Энциклопедия
тайн, чудес и загадок

Лев СКРЯГИН

300 КАТАСТРОФ, КОТОРЫЕ ПОТРЯСЛИ МИР

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Как и люди, корабли уходят из жизни разными путями. Их естественная смерть - разборка на металлолом. Таков удел большинства отплававших свой век судов. Но, подобно людям, корабли нередко становятся жертвой роковых обстоятельств - морской стихии, войны, злого умысла, ошибок людей. С тех пор, как человек начал овладевать стихией моря, ему пришлось познать горечь кораблекрушения… Трагические, полные драматизма истории гибели судов и людей на море и реках, раскрытые и нераскрытые тайны катастроф описаны в художественно-документальной книге известного писателя, исследователя мариниста Льва Скрягина.

В настоящем издании впервые представлена хроника 300 крупнейших в истории военных флотов и торгового судоходства катастроф за последние два столетия.

- 300 катастроф, которые потрясли мир
  - ЦЕНА КОРОЛЕВСКОЙ ПРИХОТИ
  - "АМАЗОНКА" СПЕШИТ НА ЗАПАД!
  - ХЬЮ УИЛЬЯМС.
  - ЧАРЛЗ ДИККЕНС СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ...
  - ПОСЛЕ УБИЙСТВА ЛИНКОЛЬНА.
  - МЕСТЬ КАПИТАНА БЕРРУТЭ
  - ВЕЛИКАЯ ТЕМЗЕНСКАЯ ТРАГЕДИЯ
  - ЧАШКА КОФЕ
  - КРОВАВОЕ КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ
  - "ОСТАНОВИТЕ ПАРОХОД!"
  - В ДВАДЦАТИ МЕТРАХ ОТ ПИРСА
  - КАТАСТРОФА ВЕКА
  - "Прямо по носу айсберг, сэр!"
  - Драма в эфире
  - Утро понедельника 15 апреля
  - Суд и две исповеди
  - ПОСЛЕДНИЙ SOS "ВОЛЬТУРНО"
  - ЧЕРНАЯ ПЯТНИЦА
  - ДРАМА В ЧИКАГО.
  - КАК ПАРОХОД ПОГУБИЛ ГОРОД
  - СЕМЬ ДЮЙМОВ
  - МИМОЗА НУАРМУТЬЕ
  - "Я ОБОЖАЮ ПОЖАРЫ!"
  - ГРАНАТА В ДЕСЯТЬ ТЫСЯЧ ТОНН
  - МОЛОЧНЫЙ РЕЙС

    - ДРАМА "МЭРИ ДЖИН"
    - МОРСКИЕ КАТОСТРОФЫ.
- notes
    -

300 катастроф, которые потрясли мир

ЦЕНА КОРОЛЕВСКОЙ ПРИХОТИ

В начале XVII века Швеция была бедной страной: ее суровая природа и скудная почва, требующая упорного труда, приносили небольшие доходы. Шведский король Густав II Адольф видел, что на Балтике развилась оживленная торговля хлебом, идущим в Англию и Голландию из Польши и мелких немецких княжеств, лежавших к востоку от Эльбы. И подобно тому как некогда предки шведов, морские разбойники - викинги, грабили берега Европы, так и теперь шведское дворянство, превратившись в сплоченную и дисциплинированную армию, готовилось силой урвать для себя долю барышей от этой торговли, захватив все побережье Балтийского моря. В те годы при шведском дворе говорили, что другие государства ведут войну, когда у них много денег, а Швеция - когда хочет добыть деньги. Итак, шведы захватили Ладожскую область, устья Невы и Нарвы, Лифляндию, а также получили право сбора пошлин в Данциге, близ устья Вислы. В руках Швеции вместе с ранее принадлежавшей ей Финляндией и Эстляндией оказалось все северо-восточное побережье Балтийского моря.

Уже шел десятый год Тридцатилетней войны, и теперь Густав II Адольф захотел завладеть и южным побережьем Балтики - Померанией, устьями больших восточноевропейских рек и собирать торговые пошлины. Для этого шведскому королю потребовался мощный военный флот, и он приказал главному строителю королевской верфи голландцу Хибертсону заложить кили четырех огромных кораблей, и началась нещадная вырубка дубовых рощ.

И вот в конце 1627 года на воду спустили флагманский корабль "Ваза", названный так в честь династии Густава II Адольфа. По тому времени это был очень большой корабль, длиной 53 метра, шириной 12 метров и высотой борта 14 метров, имевший три сплошные палубы. От других же шведских кораблей он отличался особой прочностью. Достаточно сказать, что толщина его шпангоутов достигала 45, 7 сантиметра и на его постройку ушло 40 акров дубового леса.

Весна и лето 1628 года ушли на достройку и отделку судна. Король решил потрясти своих противников не только мощью своего флагманского корабля, но и его роскошью. Поэтому над отделкой корабля "Ваза" трудились лучшие мастера европейских верфей и самые искусные резчики по дереву.

форштевень корабля украшало четырехметровое резное позолоченное изображение льва с открытой пастью, готового к

прыжку, корма с позолоченными балконами и галереями была богато украшена резными фигурами греческих и римских богов и мифических героев, борта разрисованы всевозможными орнаментами.

По замыслу короля, "Ваза" должен был иметь вооружение, состоящее из 64 орудий: 48 двадцатичетырехфунтовых пушек, 8 трехфунтовых пушек, 2 однофунтовых пушки и 6 мортир. Все пушки были отлиты из бронзы, весили почти 80 тонн и располагались в три яруса по каждому борту на палубах.

Хотя в те времена еще не существовало писаных основ теории корабля, строители королевской верфи, произведя немудреные расчеты, на основе своего предыдущего опыта и интуиции пришли к выводу, что корабль, отвечающий требованиям его величества, будет иметь слишком высоко расположенный центр тяжести. Чтобы обладать достаточной при таком числе орудий остойчивостью, корабль должен был быть на два метра шире. Но Густав II Адольф не послушал строителей корабля, и число орудий осталось прежним.

Флагман был готов к испытанию 10 августа 1628 года. Тот памятный день пришелся на воскресенье. Стояла тихая ясная погода, над заливом дул юго-восточный бриз, и море было спокойным. Время близилось к полудню, в церквах столицы подходила к концу заутреня, и толпы народа повалили на набережную Кастельхольмена, чтобы проводить новый корабль в первое плавание. Пестрая ликующая толпа заполнила набережную. Стокгольмцы увидели во всем королевском великолепии корабль "Ваза", сверкающий на солнце позолотой резных украшений, яркими красками и бронзовым блеском начищенных пушек. По раскатанному на причале ковру в окружении пышной свиты на корабль поднялся король. Заиграла музыка. Густав II Адольф остался доволен мощью и отделкой своего флагмана. Осмотрев корабль, он сошел на берег и приказал капитану Сефрингу Хансену выйти в море...

Выбрав якорь и отдав швартовы, "Ваза" с постав ленными топселями отошел от причала. Потом корабль, расправя белоснежный наряд новых парусов, плавно двинулся в сторону острова Бекхольмен. По обычаю того времени, корабль произвел из всех своих пушек салют двумя залпами. В ответ раздались залпы береговых батарей и крики: "Виват! Виват! Виват! Бог хранит короля!" На какое-то мгновение корабль окутался густыми клубами порохового дыма. Когда дым унесло ветром, стоявшие на набережной люди замерли от неожиданного зрелища - корабль кренился на левый борт, и вот уже мачты легли на воду. Над толпой пронеслись крики ужаса... Не прошло и минуты, как на

месте, где только что был корабль, виднелись лишь верхние стеньги с развевающимися на ветру парусами, штандартами и длинными цветными вымпелами. Через несколько секунд и они скрылись в свинцовых волнах Балтики, а в водовороте закружились какие-то бочки, доски и вынырнувшие люди...

Что же произошло? Внезапно налетевший порыв ветра накренил корабль, который не смог больше выпрямиться. Шкоты парусов, чтобы "вытряхнуть из них ветер", вовремя отдать не успели. Вода хлынула в открытые пушечные порты нижней палубы, которые до начала крена находились всего в одном метре от уровня воды. Корабль накренился еще больше, и тут, видимо, с верхнего, более высокого, борта стали срываться пушки. Наполнившись водой, корабль пошел ко дну. По свидетельству очевидцев, "с поднятыми парусами, флагами на мачтах и всем, что находилось на борту, он затонул в течение нескольких минут". Погружаясь, корабль снова принял вертикальное положение и, сев на грунт, как потом выяснили, снова повалился набок (это было острокилевое судно).

Вместе с "Вазой" утонуло 400 человек, из них 30 королевских придворных. Гибель корабля повергла в траур весь Стокгольм. Среди немногих спасшихся оказался капитан Хансен. Взбешенный катастрофой своего флагмана, Густав II Адольф приказал его тотчас взять под стражу и предать суду.

Архивы свидетельствуют, что королевский суд не вынес обвинительного приговора, и концы, как говорится, ушли в воду. Дело было прекращено так же внезапно, как внезапно затонул корабль. Ведь король сам установил конструктивные размеры корабля, а по его приказу подготовка к спуску велась в лихорадочной спешке.

Только в XX веке, в 1961 году после сложных подводных работ "Ваза" был введен в специально построенный для него сухой док. Сейчас "Ваза" после тщательной реставрации превращен в единственный в своем роде музей, где около 20 тысяч экспонатов. До сих пор этот злополучный корабль считается самым крупным и наиболее сохранившимся парусником за всю историю подводной археологии.

"АМАЗОНКА" СПЕШИТ НА ЗАПАД!

К середине прошлого века английские верфи уже достаточно хорошо освоили технологию железного судостроения. Клепаные металлические корпуса судов стали вытеснять громоздкие деревянные сооружения, винт заменил гребные колеса. Преимущество железных винтовых пароходов оказалось очевидным. Одна из самых больших судоходных фирм Англии "Пи энд О" ("Пенисуллар энд Ориентал лайн"), построив в 1842 году железный пароход "Паша", практически уже не возвращалась к деревянному судостроению, а с 1851 года, когда со стапеля в воду сошел ее железный винтовой пароход "Шанхай", уже оборудовала свои суда только гребными винтами. Поэтому казалось более чем странным, что другая крупная судоходная фирма Англии "Ройял мэйл стим пакет компани" в 1850 году заказала на верфях в Блэкуолле огромный пароход из дерева с гребными колесами.

Новое судно сошло со стапеля 28 июня 1851 года и получило название "Амазонка". Длина деревянного корпуса составляла 91 метр, наибольшая ширина - 12, 5 метра. Судно снабдили паровой машиной мощностью 80 лошадиных сил, в те годы считавшейся вполне приемлемой. И, конечно, помимо паровой машины, судно имело полное парусное вооружение.

Английская печать назвала "Амазонку" самым большим деревянным пароходом, когда-либо построенным в Британии: ее вместимость составляла 2 256 регистровых тонн. По классу этот пароход относился к пассажирским пакетботам "люкс".

Фирма "Ройял мэйл" построила свой новый пароход из дерева не потому, что пожалела денег. Ее заказ был тщательно продуман, судовладельцы знали, что Британское адмиралтейство относится с предубеждением к железным корпусам и гребным винтам. Добиться же права на перевозку правительственной почты и солдат колониальной армии или получить государственную субсидию можно было, только предложив в распоряжение адмиралтеиства деревянное судно с гребными колесами. Такова была в те годы политика морских лордов - они традиционно не хотели верить во все новое, что появлялось на флоте.

"Амазонка" во всех отношениях удовлетворяла адмиралтейство и была зачислена в состав резервного флота как войсковой транспорт.

После ходовых испытаний судно должно было отправиться в срочное океанское плавание в Вест-Индию и к Панамскому

перешейку. Капитаном парохода назначили Вильяма Саймонса, который имел богатый опыт плавания в Карибском море и был хорошо знаком со знаменитыми вест-индскими ураганами. Команда "Амазонки" была набрана адмиралтейством из лучших военных моряков, имевших опыт работы на паровых судах.

2 января 1852 года, в пятницу, в 3 часа 30 минут "Амазонкам, имея на борту почту, ценный груз особого назначения, 52 пассажиров, в том числе лорда адмиралтейства. и 110 членов экипажа, вышла из Саутгемптона. У мыса Портленд-Билл судно встретил юго-западный шторм. Паровую машину пришлось запустить на полную мощность. Через несколько часов такой работы начали греться подшипники, и их время от времени приходилось охлаждать, останавливая машину.

Сменившиеся с вахты машинисты и кочегары рассказывали на палубе матросам о неполадках в машине. В свою очередь матросы доверительно передавали эту "профессиональную тайну" пассажирам, а те, ничего не смысля в устройстве паровых машин, стали думать, что таинственные подшипники, о которых так много говорят, "каждую минуту могут вспыхнуть".

В те годы паровые двигатели были новинкой техники, "чудом века", они внушали людям больше страха, нежели восхищения. Одна только мысль о том, что внутри деревянного судна день и ночь в огромных топках горят костры, уже не давала пассажирам пароходов спокойно спать. Перед паровой машиной трепетали и пассажиры "Амазонки".

Гревшиеся подшипники можно было охладить только остановкой паровой машины, и каждая такая остановка вызывала у пассажиров большую тревогу. То и дело они посылали к капитану Саймонсу своих делегатов, которые требовали возвращения в порт "для исправления подшипников". Если капитан имел все права бесцеремонно расправиться с подобными делегатами от команды своего судна и даже наказать "смутьянов" линьками, обвинив их в подстрекательстве к мятежу, то с делегатами от пассажиров он вынужден был обращаться вежливо. Саймонс принимал их у себя в каюте, терпеливо выслушивал и на все их опасения отвечал: - Корабль столь же безопасен, как и ваш дом. Ну и что из того, что в машине греется то один, то другой подшипник? Все это чепуха! Возвращаться из-за такого пустяка - никогда! "Амазонка" спешит на запад!

Саймонс действительно считал это недоразумение с подшипниками чепухой.

После длительных и бесплодных объяснений с пассажирами бронзовая физиономия морского волка начинала наливаться кровью, капитан вставал со своего кресла и ревел: - Корабль идет

своим курсом, и точка! Прошу вас, господа, оставить меня в покое!

Юго-западный шторм тем временем не унимался, и "Амазонка", неся лишь штормовые паруса и продвигаясь вперед переменными галсами, шла под парами. Машина с перегревшимися подшипниками работала без остановки уже 36 часов. К вечеру 3 января пароход почти достиг Бискайского залива, где шторм свирепствовал с еще большей силой. Тяжелые волны разбивались о форштевень корабля, их брызги долетали до верхушки трубы. Время от времени самые большие волны всей своей тяжестью вкатывались на носовую палубу корабля и с шипением белым бурлящим потоком уходили в сторону кормы. В снастях свистел ветер. "Амазонка", зарываясь своими огромными колесами в волны, медленно шла навстречу урагану.

Около 3 часов утра в воскресенье, 4 января, второй штурман "Амазонки" Трюик, который нес ночную вахту на открытом ходовом мостике между кожухами гребных колес, отошел за трубу "перевести дух" после обрушившейся на пароход большой волны. Завязывая крепче штерты своей зюйдвестки, моряк увидел то, от чего сердце бешено застучало. Из светового люка машинного отделения, что был за дымовой трубой, вырывались оранжевые языки пламени. Штурман позвал вахтенного матроса и послал его выяснить, что случилось в машине, и немедленно разбудить капитана.

Прибежавший на мостик капитан Саймонс объявил по судну пожарную тревогу и приказал закрыть все двери салонов и коридоров, чтобы пассажиры не вышли на палубу. В машине ничего нельзя было разглядеть: черный едкий дым заполнил весь машинный отсек корабля. Где-то внутри полыхало пламя. Четвертый механик Стон хотел остановить машину, но из-за огня и дыма не мог к ней приблизиться. Когда из каюты прибежал старший механик, пламя уже охватило всю машину. Все, кто находился в машинном отделении, вынуждены были искать спасения на палубе.

Штормовой ветер быстро раздул пламя, вспыхнувшее в глубине парохода. Через каких-нибудь 10 минут оно перекинулось из машинного отделения на палубу и охватило смоленый такелаж судна. Где-то внизу от нагрева стали рваться бочки с машинным маслом, их содержимое разливалось по нижней палубе, давая обильную пищу огню.

В салонах, куда заперли пассажиров, больше невозможно было оставаться: переборки и палуба под ногами сильно нагрелись, помещения заполнялись дымом. Когда пассажиры, выломав двери, выскочили на верхнюю палубу, их охватил страх -

они почувствовали себя обреченными. Огонь оказался проворнее людей: пока команда "Амазонки" готовила к запуску пожарную машину и подключала рукава, пламя отрезало от них еще несколько внутренних помещений корабля. Не все смогли пробиться сквозь огненную завесу и клубы дыма. Несколько человек из команды корабля, получив ожоги и наглотавшись дыма, скатились с крутых трапов вниз и погибли в огне. Пассажиры бегали по кораблю, умоляя офицеров что-нибудь сделать и избавить их от мучительной смерти в огне.

Между кожухами гребных колес встала огненная стена. Она разделила корабль на две части, при этом большинство команды осталось на баке, а офицеры и пассажиры - на юте. Несколько матросов от страха забились в кубрик и ожидали там развязки. На корме офицеры пытались тушить пожар, качая пожарные помпы и черпая ведрами воду за бортом. Их усилия можно было сравнить разве лишь с попыткой залить костер чайными ложками воды. Страх людей сгореть заживо творил на "Амазонке" невероятное: смельчаки обернулись паникерами, тихие и скромные стали вести себя агрессивно, умные потеряли рассудок, обожатели женщин сбивали с ног оказавшихся на их пути матерей с грудными младенцами на руках.

Видя, что попытки сладить с огнем ни к чему не приводят и что паника начинает превращать команду отличных матросов в неуправляемое стадо, капитан Саймонс решил попробовать спасти хотя бы женщин с детьми. Как уже говорилось, паровую машину "Амазонки" не смогли остановить, и корабль продолжал продвигаться против ветра, сильно раскачиваясь на штормовой волне. Но судно еще слушалось руля, и его можно было повернуть. Капитан приказал поставить "Амазонку" по ветру, так, чтобы пламя относило в нос судна. Руль положили на борт, и корабль, наполовину объятый огнем, начал поворачивать, сильно накренясь, едва не зачерпнув воду фальшбортом. Потом он выпрямился и еще быстрее понесся по ветру - языки пламени потянулись к баку.

Путь для спасения тех, кто остался в носовой части судна, был отрезан. Ветер срывал верхушки волн и захлестывал их на горевшую палубу, ее доски шипели, и идущий от них пар смешивался с черным дымом.

На "Амазонке" было всего девять шлюпок, из них только четыре - спасательные. Но как спустить на воду шлюпки, если судно имеет ход? Скорость судна достигала 13 узлов, и, значит, нужно было вывалить шлюпку за борт с таким расчетом, чтобы она оказалась над водой, не касаясь ее днищем. Остальное зависело от умения и ловкости команды. Нужно было отдать

кормовые тали и почти в эту же секунду - носовые. Если носовые тали будут отданы хотя бы на секунду раньше, чем шлюпка окажется на воде, ее перевернет, закрутит в волнах и разобьет в щепки о борт судна.

Капитан, видимо, понимал, что при такой панике, какая царила на охваченной пламенем "Амазонке", сложный маневр по спуску шлюпок невозможен. - Шлюпки не спускать! Ждите, пока корабль остановится сам, - объяснил он своим помощникам. - Машина станет, когда в котлах упадет уровень воды.

Саймонс, хотя и считался лихим моряком, в паровых котлах и машинах ничего не смыслил, да от него никто и не требовал таких знаний. Капитану "Амазонки" было даже невдомек, что котлы судна могут взорваться, как только в них не будет воды. Капитан не знал, что старший механик, который погиб в самом начале пожара, поставил котлы на режим автоматического питания водой, и, таким образом, его надежды- на остановку паровой машины были напрасны. Он просто не знал, что гребные колеса "Амазонки" будут вращаться до тех пор, пока в котлах есть давление пара.

Огонь в трюме судна надвигался на корму, где столпились пассажиры. Большинство из них были в ночных рубашках или наполовину одеты. Найдя здесь временное спасение от огня, люди замерзали от ледяных брызг волн. Два баркаса, укрепленные на кожухах гребных колес, сгорели: шансы на спасение уменьшились. Осталось всего семь шлюпок, и мест в них было меньше, чем людей на борту. Кто-то должен был остаться на гибнущем судне. Но кто? "Почему именно я, а не кто-либо другой? Чем он лучше меня? Почему он, а не я должен занять место в шлюпке? Я тоже имею на это право!" - рассуждали те, кто стоял в ожидании своей участи на корме пылающего парохода.

Когда пассажиры увидели, что самые большие и надежные спасательные суда - баркасы - сгорели, они перешли к действиям. - К черту капитана с его запретом! Спускай шлюпки! Ведь сгорим заживо! - ревела толпа, кинувшаяся спускать шлюпки на воду. Оттолкнув слабых в сторону, сильные пробились к борту, где стояли шлюпки. Но что с ними делать, как их спустить - этого пассажиры не знали. Надвигавшееся пламя пожара отгоняло их к кормовым поручням. В спешке они пытались развязать и перерезать найтовы, удерживающие шлюпки на кильблоках, срывали себе ногти, ломали пальцы. На "Амазонке" началось самое страшное - паника. Потерявшие от ужаса рассудок люди кидались друг на друга, бросались за борт. Теперь единственным хозяином на "Амазонке" стал инстинкт самосохранения. Это он командовал людьми и распределял места в оставшихся шлюпках.

Ни Саймонс, ни его старший помощник Робертс, ни команда парохода не в силах были что-либо сделать с обезумевшими пассажирами. Они силой захватили две шлюпки, вывалили их за борт и перерубили топором тали: одна за другой перевернувшиеся вверх килем шлюпки вместе с двумя десятками людей в каждой скрылись в волнах за кормой судна.

Наконец, когда паровая машина, видимо от повреждения огнем, остановилась, с "Амазонки" спустили на талях пять оставшихся шлюпок. Капитан Саймонс, как потом стало известно, даже не пытался спастись и остался на корабле.

Первым был спущен баркас под командованием штурмана Нильсона. В нем находилось 15 человек, еще шестерых пересадили из самой маленькой шлюпки, взяв ее на буксир. Нильсон повернул к горевшему кораблю, оттуда доносились крики о помощи: несколько человек, включая капитана, все еще оставались на его борту. Но пустую шлюпку волной навалило на корму баркаса, и сорвало его руль. Теперь, чтобы удержать баркас без руля носом к волне, Нильсон вынужден был сделать из мачты, запасных весел и паруса плавучий якорь. На это потребовалось время, и он уже не успел спасти тех, кто остался на "Амазонке". Люди из шлюпки Нильсона видели, как из средней части парохода в ночное небо взвился огненный язык пламени, и над бушующим океаном пронесся гул взрыва. Одна за другой упали за борт мачты, над волнами полетели снопы искр. Это взорвался порох. Его хранили на корабле для зарядки каронад, которыми была вооружена "Амазонка" на случай нападения пиратов, тогда еще свирепствовавших у европейских берегов Атлантики. И, видимо, этого запаса пороха оказалось достаточно, чтобы завершить агонию "Амазонки". Корабль с шипением погрузился в пучину. Он затонул в 110 милях к юго-юго-западу от островов Силли.

Здесь-то и произошло событие, о котором позже писали все газеты Англии. Люди, находившиеся в баркасе Нильсона, на суде клятвенно заявили, что перед тем, как "Амазонка" взорвалась, между ней и их баркасом прошел под зарифленными парусами неизвестный трехмачтовый барк. Расстояние между горевшим пароходом и Каркасом не превышало 400 метров, и, конечно, на барке не могли не увидеть пожара и наверняка заметили баркас Нильсона. Но этот барк не остановился. На нем почему-то зажгли белый фальшфейер, и судно скрылось Это было бесчеловечным поступком, преступлением. Неоказание помощи погибающим на море расценивается мо ряками как одно из самых тяжелых злодеяний. Но принадлежность этого барка так и осталась невыясненной.

Нильсон переждал шторм на плавучем якоре, потом поставил паруса и направил шлюпку на восток, в сторону берегов Франции.

Чтобы не закоченеть от январского ветра и брызг волн, люди в баркасе все время сменяли друг друга на веслах. На четвертый день с рассветом волнение поднялось снова, и паруса пришлось убрать. Спустя три часа после этого на горизонте заметили судно. После двух часов отчаянной работы всеми веслами баркас приблизился к нему. Это был английский бриг "Мерсден", который доставил спасшихся в Плимут.

Во второй шлюпке - катере, который спустили с "Амазонки", спаслось 16 человек. Их принял на борт голландский галиот. На другой день голландцы нашли в море еще одну шлюпку "Амазонки". В ней было восемь мужчин и одна женщина.

15 января в Плимут пришел другой голландский галиот, который спас баркас, спущенный с "Амазонки" последним. Им командовал лейтенант британского королевского военного флота Гриллс, бывший пассажиром "Амазонки". В носовой части этого баркаса имелась пробоина, которую заделали одеждой пассажиров. Пятая из спущенных на воду шлюпок исчезла в океане, и следов ее не нашли.

Из 162 человек, которые вышли в плавание на "Амазонке", в живых осталось 58. Из них семеро умерли позже на берегу, а 11 человек от пережитого сошли с ума.

Эксперты Британского адмиралтейства, разбирая катастрофу, выразили мнение, что пожар в машинном отделении "Амазонки" произошел не от нагрева подшипников, а от загорания обмуровки парового котла. В те годы асбест еще не применяли и котлы облицовывали войлоком.

Гибель "Амазонки" явилась жестоким уроком для лордов адмиралтейства, которые не хотели признавать, сколь большую опасность таило в себе совмещение деревянного корпуса корабля с паровой машиной. И именно то, что во время пожара "Амазонки" не удалось спустить на воду шлюпки, заставило искать новые решения в проектировании шлюпочного устройства. Тогда на флоте появились приспособления, позволявшие разобщать глаголь-гаки кормовых и носовых талей одновременно, и, усовершенствованные позже, эти приспособления упростили спуск шлюпок на воду.

ХЬЮ УИЛЬЯМС.

У английских моряков существует традиция: если после кораблекрушения в живых остается только один человек, такого счастливчика независимо от его настоящего имени называют "Хью Уильямс". На протяжении трехсот лет это имя по странному стечению обстоятельств не раз фигурировало в официальных отчетах Британского адмиралтейства как имя единственного уцелевшего очевидца катастрофы на море.

Наш рассказ - о гибели английского клипера "Дункан Дунбар" и о человеке, который трижды оказывался Хью Уильямсом.

Клипер, построенный в конце 1853 года в Сандерленде корабельным мастером Джеймсом Лэйнгом, был трехмачтовым кораблем. Его вместимость составляла 1321 регистровую тонну, длина - 202 фута. На ходовых испытаниях при штормовом ветре судно показало максимальный ход 18 узлов. Хотя "Дункан Дунбар" предназначался для срочных почтовых рейсов между Англией и Австралией, Британское адмиралтейство переоборудовало его в военный транспорт, и Англия, вступив в войну с Россией, начала перевозку своих солдат в Крым.

В 1854 году, доставив на внешний рейд осажденного Севастополя военный груз и около тысячи солдат, "Дункан Дунбар" чудом избежал гибели во время знаменитого ноябрьского урагана, погубившего англо-французскую эскадру. После окончания Крымской войны в 1856 году "Дункан Дунбар" под командованием капитана Джеймса Грина совершил по тем временам рекорд скорости: в рейсе из Ливерпуля в Сидней клипер отдал якорь в гавани Порт-Джексон на семидесятый день. Всего лишь недели не хватило Грину повторить рекорд клиперов "Лайтнинг" и "Джеймс Бэйнс" (63 дня), установленный на том же переходе в 1853 и 1854 годах.

31 мая 1857 года, имея на борту 63 пассажира, 50 членов экипажа и генеральный груз, под командованием того же Грина "Дункан Дунбар" снялся на Сидней.

Некоторые историки, описывая гибель этого корабля, утверждают, что якобы перед выходом в море, в воскресенье, капитан "Дункан Дунбара" заявил судовладельцам:

"Лучше я брошу якорь в аду, ежели не стану на якорь в гавани Порт-Джексон на шестьдесят третий день!" Однако расчет капитана Грина не оправдался: встречные западные ветры Атлантики задержали судно уже в Английском канале. К заливу Ботани-Бэй подошли лишь на восемьдесят первый день. Вечером 20 августа 1857 года клипер был у мыса Норт-Хед, что с севера

ограждает вход в гавань Порт-Джексон. Несмотря на плохую видимость, впередсмотрящие заметили огонь маяка. Сумерки быстро сгущались, начавшийся шторм от зюйд-оста усиливался, вход в гавань уже был неразличим за пеленой брызг. "Капитан сказал, что до рассвета мы не будем входить в гавань... Мы убрали верхние паруса и взяли по три рифа на фор-марселе и гроте", - сообщал позднее единственный оставшийся в живых матрос.

Под зарифленными парусами клипер лавировал с восточной стороны входа в гавань между мысами Норт-Хед и Саут-Хед. В 8 часов вечера, когда колокол пробил восемь склянок, вахту старпома сменила вахта второго штурмана. Капитан Грин присутствовал при смене вахт, приказал взять еще один риф на фор-марселе и вызвал наверх третьего помощника, который с боцманом возглавил на баке вахту впередсмотрящих. "Будем входить в гавань!" - приказал капитан. На руль поставили еще одного матроса. Не меняя галса, клипер начал поворачивать вправо. Дул штормовой ветер, дождь и волнение усилились. Спустя несколько минут с бака раздался крик: "Прямо по носу буруны!" С юта последовала команда капитана: "Лево на борт! Фор-брасы на левую!" Но было уже поздно... Справа отчетливо слышался рев разбивавшихся о скалы волн. Корабль, идущий со скоростью 14 узлов, ударился скулой правого борта о гранитный выступ подводной скалы и накренился на левый борт. Удар был настолько сильным, что никто на палубе не смог устоять на ногах, все три стеньги, а потом и мачты рухнули за борт. Люди, пытавшиеся выбраться на верхнюю палубу из заливаемых водой салона, кают и твиндеков, попадали под адский водопад бурунов, захлебывались и погибали в кипящем море. Драма длилась всего несколько минут. Даже лучшие пловцы не смогли добраться до берега. Спасся только один член экипажа - Джеймс Джонсон. Кто же был этот счастливчик?

Джеймс Джонсон числился на клипере матросом первого класса, было ему 23 года. Выходец из Ирландии, свою морскую службу он начал с 14 лет. Так же как и всех находившихся на палубе, в момент удара судна о камни Джонсона смыло волнами за борт. На суде он рассказал, как видел гибнущих среди волн капитана Грина, офицеров и матросов клипера, как сумел ухватиться за обломок стеньги, вместе с которым его выбросило на выступ скалы. Джонсон был сильным человеком и отличным пловцом. Невзирая на сломанные ребра, многочисленные ссадины и потерю крови, он сумел подняться на уступ скалы, куда не достигали волны. Его заметили случайно на вторые сутки после кораблекрушения спящим на верхнем уступе

двадцатипятиметрового утеса. И, конечно, всех поразило не только его чудесное спасение, но и то, что Хью Уильямсом он становился в третий раз. Как подтвердили адмиралтейство и газета "Ллойдз лист", Джеймс Джонсон уже был единственным очевидцем гибели барка "Стоктон" и корабля "Кэтрин Си". Будучи на борту "Дункан Дунбара" лишь матросом, он не мог исчерпывающе объяснить причину катастрофы, но остался при своем мнении. Он считал, что капитан Грин, ведя клипер на юг, вдоль входа в гавань, принял огонь маяка мыса Саут-Хед за огонь маяка мыса Норт-Хед и, сделав поворот влево, вместо входа в гавань оказался перед скалами, которые именуются Гэн.

Джонсон решил больше не испытывать свою судьбу на море и стал смотрителем маяка Нобби-Хед. В 1866 году он отличился, приняв участие в спасении команды парохода "Кауарра", который потерпел крушение близ этого маяка.

ЧАРЛЗ ДИККЕНС СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ...

Жесточайший ураган, обрушившийся на западное побережье Англии в октябре 1859 года, вошел в историю метеорологии как шторм "Ройял Чартера". И именно погибший "Ройял Чартер" явился толчком к организации регулярной метеорологической службы прогноза погоды в Великобритании.

"Ройял Чартер" ("Королевская хартия") построили в 1854 году в Уэльсе, на верфи близ города Честера, в графстве Флинтшир. По тем временам это было большое трехмачтовое железное судно с полной корабельной оснасткой и паровой машиной. Изящный корпус корабля длиной 326 футов был разделен на шесть водонепроницаемых отсеков, ширина судна составляла 41 фут и б дюймов, глубина трюма - 22 фута 5 дюймов. Валовая вместимость "Ройял Чартера" равнялась 2 719 регистровым тоннам; водоизмещение - около 3 500 тонн. Судно строили по специальному заказу "Ливерпульско-Австралийской пароходной компании" для перевозки срочных грузов и пассажиров между Англией и Австралией. В трех классах корабля могло разместиться полтысячи пассажиров, экипаж состоял из 85 человек. Еще на стапеле корабль купила фирма "Гиббс, Брайт и компания".

В январе 1856 года "Ройял Чартер" вышел из Ливерпуля в свой первый рейс на Австралию. Капитан Тейлор привел корабль в Мельбурн на шестидесятый день плавания, что равнялось рекорду лучших клиперов мира. После этого "Ройял Чартер", совершив еще несколько быстрых переходов на дальний континент, завоевал репутацию самого быстроходного и комфортабельного судна на линии Ливерпуль - Мельбурн.

Последний, роковой рейс "Ройял Чартера" выпал на 26 августа 1859 года, когда он вышел из Мельбурна в Англию. На его борту находилось 412 пассажиров и 112 членов экипажа - всего 524 человека.

Напомним читателю, что в 1859 году еще не утихла австралийская "золотая лихорадка", начавшаяся семь лет назад, и пассажиры "Ройял Чартера" возвращались в Европу, как говорится, не с пустыми руками. У каждого, кто сел на борт этого корабля, имелось золото. По официальным сведениям, которые были позже опубликованы в британской прессе, "Ройял Чартер" имел в трюме 68 398 унций золотой россыпи на сумму в 273 тысячи фунтов стерлингов, золотые слитки стоимостью 800 тысяч

фунтов стерлингов и 48 тысяч золотых соверенов. Это золото принадлежало британской короне. Что касается прочего груза, то известно, что трюмы корабля были забиты кипами овечьей шерсти.

Ветры благоприятствовали плаванию "Ройял Чартера", и он опять совершил очень быстрый по тем временам переход, пройдя 12 тысяч миль менее чем за два месяца. На пятьдесят пятый день плавания, утром 24 октября 1859 года, корабль отдал якорь в ирландском порту Куинстаун (гавань Корк). Здесь на берег сошли 13 пассажиров и 11 рабочих-такелажников, которые по контракту отработали свой срок в Австралии.

Капитан корабля Тейлор по телеграфу оповестил владельцев компании о благополучном завершении плавания, доложил, что на борту все в порядке и он снимается через час на Ливерпуль. В свою очередь владельцы судна поздравили своего лучшего капитана с установлением нового рекорда по времени перехода - за 55 дней.

Вероятно, катастрофа миновала бы капитана Тейлора и его судно, если бы не его излишняя любезность... "Ройял Чартер" должен был прибыть в Ливерпуль вечером 25 октября. Но пассажиры попросили Тейлора показать им "чудо века" - знаменитое детище "маленького гиганта Англии" И. К. Бруннеля - пароход "Грейт Истерн". Это исполинское судно, длиной более 100 метров, с шестью мачтами, гребными колесами диаметром 17 метров и гребным винтом, стояло в гавани у острова Холихед. "Ройял Чартеру" следовало при выходе из гавани Куинстауна пройти на север проливом Святого Георга, который разделяет Англию и Ирландию, обойти северную часть острова Англси, повернуть на восток и войти в устье реки Мерси. Маленький островок Холихед, где в бухте на якоре стояло "чудо века", расположен к западу от острова Англси. Заход в эту гавань занимал не менее трех часов. Тейлор не смог отказать своим пассажирам. Именно эти три часа, потребовавшиеся на экскурсию в Холихед, и решили судьбу корабля и более полтысячи человеческих жизней...

В проливе Святого Георга стояла обычная для того времени года погода, дул легкий юго-восточный ветер. "Ройял Чартер" шел под парами семиузловым ходом, не неся никаких парусов. В 16 часов 30 минут корабль подошел к острову Холихед и вошел в гавань, где на якорях мирно покоился знаменитый левиафан - "Грейт Истерн". Своими размерами он удивлял даже самых бывалых, просоленных всеми ветрами моряков. Этот гигант мог принять на борт 6 тысяч пассажиров и б тысяч тонн груза, причем угля ему хватало, чтобы совершить плавание из Европы в

Австралию. Достаточно сказать, что в течение последней половины прошлого столетия ни одна морская держава не построила судна таких размеров, по тоннажу и длине корпуса его превзошла лишь "Лузитания", спущенная на воду в 1906 году.

Как только "Ройял Чартер" обогнул северную оконечность острова Англси, ветер, дувший до этого с юго-востока, неожиданно повернул к северо-востоку и задул с силой 10 баллов по шкале Бофорта. Его сила возрастала с каждой минутой. Команде с большим трудом удалось поставить штормовые паруса. С правого борта от корабля находился опасный скалистый берег. Судно плохо слушалось руля, паровая машина мощностью всего 200 лошадиных сил не могла противоборствовать разыгравшейся стихии. "Ройял Чартер" сносило к подветренному берегу мыса Линас... Все попытки капитана Тейлора сделать поворот и переменить галс ни к чему не привели. Корабль, раскачиваясь на мутных крутых волнах, неся штормовые паруса, уже не слушался руля. Сильное течение в устье могучей реки не позволяло судну продвигаться вперед, ветер, сила которого уже достигла 12 баллов, начинал сносить его к берегу.

На борту "Ройял Чартера" были два восемнадцатифунтовых орудия и две сигнальные пушки. Надеясь на помощь паровых буксиров из Ливерпуля, до которого оставалось час ходу при нормальной погоде, Тейлор приказал стрелять из сигнальных пушек и пускать в небо красные ракеты. Но ни буксиры, ни лоцманы Мерси, известные своим опытом и отвагой, в этот вечер не вышли из порта. Уже после катастрофы выяснилось, что в тот день Ливерпульская обсерватория зарегистрировала давление ветра, равное 28 фунтам на квадратный фут, что по скорости соответствует 84 милям в час. Оказалось, что "Ройял Чартер" попал в шторм, сила которого в 28 раз превышала умеренный бриз. Капитан Тейлор не раз попадал в шторм, не раз испытал силу дальневосточных тайфунов и вест-индских ураганов, но здесь, буквально у порога родного дома, такого ветра он еще не встречал...

Среди пассажиров "Ройял Чартера" были два профессиональных моряка - Уитерс и Адаме - оба капитаны дальнего плавания. Они не замедлили прийти на помощь своему коллеге. Собрался совет трех опытных капитанов. Что предпринять? Корабль, несмотря на работающую машину и положенный на борт руль, сносит к скалистому берегу. На помощь буксиров рассчитывать было бесполезно. Судно не может сделать поворот, чтобы выйти штормовать в открытое море... Решили отдать оба якоря и попытаться отстояться до окончания урагана или хотя бы до заметного ослабления ветра. Паровая

машина "Ройял Чартера" работала на предельных оборотах.

Корабль походил на сказочного коня, пытавшегося оборвать узду. Каждые полминуты судно содрогалось всем корпусом, его нос то зарывался в волны, то снова под углом 30 градусов поднимался над бушующим морем. Корпус издавал скрипучие неистовые звуки, людям казалось, что корабль стонет в предсмертной агонии. Время от времени до слуха пассажиров доносился резкий пронзительный звук - это со свистом вылетали срезанные от перенапряжения в наборе корпуса железные заклепки. На верхнюю палубу нельзя было выйти.

Море ревело... Часть парусов, которые с большим трудом удалось поставить, унесло ветром. Положение "Ройял Чартера" было отчаянным, это понимали три капитана, офицеры и команда. Теперь все зависело от надежности якорей и их цепей. Время от времени порывы ветра ослабевали, и судно под действием вращения винта бросалось рывком вперед, но очередной удар шквала снова отбрасывал его назад, и тогда цепи натягивались как струны. Каждые пять минут стреляла сигнальная пушка корабля, и с его кормы взмывала в темную мглу красная ракета.

Ни пассажирам первого класса, которые небольшими группами собрались в салоне, ни обитателям твиндеков, коротавшим с тревогой время на своих нарах, не было известно положение вещей. Все беспокоились, переживали и ждали, когда же прекратится эта адская качка и шум. Капитан Тейлор уже не раз заходил в салон, говорил пассажирам о шторме, который, "по его расчетам, должен был вот-вот кончиться", и всячески всех успокаивал. В полночь, спустившись с верхней палубы в салон, Тейлор приказал старшему стюарду немедленно приготовить для всех кофе. Это в какой-то степени взбодрило пассажиров, они немного успокоились, кто-то открыл крышку пианино и заиграл бравурный марш, кто-то метал банк... Капитан оставил салон и пошел к себе в каюту. Время тянулось медленно. Судно по-прежнему рыскало и вздымалось на каждом несущемся к берегу валу.

В 1 час 30 минут ночи 25 октября лопнула левая якорь-цепь у клюза - судно осталось на одном якоре. Не прошло и получаса, как оборвалась и правая цепь, корабль стал медленно дрейфовать кормой к берегу. Машина "Ройял Чартера" по-прежнему работала на полный передний ход. Чтобы хоть на немного уменьшить площадь сопротивления ветру, капитан приказал рубить мачты. Матросы, едва удерживаясь на ногах от неистовых порывов ветра, быстро перерубили ванты - грот-мачта рухнула за борт, разбив часть правого фальшборта и проломив крайние доски верхней

палубы. Вслед за ней, лишившись крепления, за борт упала фок-мачта.

Удары при падении мачт привели обитателей твиндеков и салонов в неописуемый ужас. Среди четырехсот пассажиров возникла паника, чего больше, чем шторма, боялся капитан. Тейлор приказал закрыть все двери салонов и люки твиндеков и сам стал за штурвал. Казалось, что паровая машина справится со штормом. Две огромные мачты, рухнув за борт, намного облегчили судно, и у капитана появилась надежда, что он сможет спасти корабль и людей. Примерно 30-40 минут судно оставалось на месте. Все сейчас зависело от машины и гребного винта. Рухнувшие за борт мачты увлекли за собой и паутину снастей бегучего такелажа - шкоты, брасы и оттяжки. Плававшие теперь на воде мачты ветром и волнами стало относить в корму корабля, и одна из снастей намоталась на гребной винт. "Ройял Чартер" оказался полностью во власти стихии урагана... Его тут же понесло ветром на берег. О том, чтобы вывалить за борт спасательные шлюпки, не могло быть и речи. Ветер сбивал матросов с ног. Тейлор, поняв, что судно через несколько минут будет выброшено среди бурунов на берег, не забыл открыть пассажирам выходы на верхнюю палубу.

Корабль несло к берегу носом вперед. Примерно в 3 часа 30 минут, как вспоминают уцелевшие свидетели катастрофы, "Ройял Чартер" ударился днищем носовой части корпуса о песок, и его тут же развернуло лагом к волне. От правого борта корабля до береговых скал было метров пятнадцать-двадцать. Место, куда выбросило корабль, носит название Ред-Уорф-Бэй - "Залив красного причала", а скалы называются Моелфрэ. Случилось так, что носовая часть корабля оказалась на песке, а средняя его часть и корма - на скалах. С левого борта у кормы глубина составляла четыре сажени.

Ураган не утихал. Семиметровые валы с дьявольской последовательностью каждые 20 секунд яростно ударялись в левый борт судна. Они быстро смыли с палубы шлюпки, разрушили надстройки. Через образовавшиеся в палубе щели вода начала заливать внутренние помещения корабля. Теряя самообладание от охватившего их ужаса, пассажиры в панике выбирались через открытые люки и сходные трапы на верхнюю палубу. Здесь их тут же с головой накрывал налетавший вал и уносил за борт на скалы. Те, кому удавалось за что-нибудь уцепиться, снова искали убежища в твиндеках корабля. Пассажиры, промокшие до нитки, сбились в кучу в центральном салоне. Священник Кодж читал молитвы, его голос заглушали страшные удары волн, корпус корабля то и дело вздрагивал,

издавая скрип и скрежет.

Как уже говорилось, до берега было не более 20 метров. Казалось, что спасение рядом. Но достаточно было бросить взгляд на груду острых темно-серых скал, омываемых белой пеной валов, как становилось ясно, что любой, даже самый опытный пловец будет изуродован, попав в эти "жернова"...

Спустя два месяца место гибели "Ройял Чартера" посетил классик английской литературы Чарлз Диккенс. В начале 1860 года он задумал создать цикл публицистических очерков, которые под названием "Путешественник не по торговым делам" стали систематически печататься в журнале "Круглый год". В том же году первые 17 очерков вышли в Лондоне отдельным изданием. Во второй главе этого цикла под названием "Кораблекрушение" Диккенс пишет:

"Немного выше темных острых скал, на вершинах береговых утесов, стояли люди - жители окрестных поселков. Так знай же, читатель, коль скоро ты надумал под звук завывающего в камине ветра полистать у своего камелька эти страницы, - предмет, едва различимый в воде, был обломком погибшего на пути в Англию австралийского грузопассажирского судна "Ройял Чартер", которое в то ужасное утро 26 октября минувшего года развалилось на три части и навсегда ушло под воду, унеся с собою сокровище, по меньшей мере, в пятьсот человеческих жизней.

Теперь уже никому не узнать, с какого места понесло его к берегу и с какой стороны прошло оно маленький остров в заливе, который отныне и во веки веков останется в нескольких ярдах от него, - ответ на эти вопросы похоронен во мраке ночи и во мраке смерти.

... Ветер, грозивший на рассвете сорвать крышу с дома, поднял с постели человека, жившего на ближайшем холме, и он, взобравшись с соседом на лестницу, чтобы закрепить кое-как стропила и не остаться без крова над головой, бросил взгляд на залив и заметил совсем близко от берега какую-то темную беспокойную массу. Они с соседом спустились к заливу и увидели, что море яростно бьет израненный корабль, и тогда они вскарабкались вверх по каменистым, похожим на лестницы без ступеней тропам, на которых, словно плоды на ветках, лепятся гроздья хижин, и подали сигнал тревоги".

Но помочь погибающим жители поселка ничем не могли. Была лишь одна возможность спасти людей - протянуть над бушующей бездной между кораблем и утесами надежный канат. Его можно было бы закрепить за марсовую площадку оставшейся бизань-мачты и вытянуть на берег. Но как протянуть с

погибающего корабля такой канат? Ведь сначала необходимо передать людям на утесах прочный легкий конец, потом к нему привязать толстый трос и натянуть его втугую над бурлящей водой.

Среди экипажа корабля нашелся один отважный человек, матрос первого класса, который, не считаясь с опасностью, с риском для жизни решил помочь всем. Звали его Джозеф Роджерсон. Одни историки флота сообщают, что по происхождению он был португальцем, другие утверждают, что он был уроженцем острова Мальта. Джозеф понимал, что идет на верную смерть, но решил испытать судьбу. Вокруг груди матрос завязал конец прочного лотлиня беседочным узлом, выждал момент и бросился в кипящую воду. Откатом волны Роджерсона трижды относило от скал к борту корабля, но он снова и снова плыл в белой пене среди обломков и перепутавшихся снастей к скалам. С четвертой попытки ему удалось достичь берега и уцепиться за камни. Стоявшие на утесах жители спустились к нему и взяли конец лотлиня, а окровавленного, с поломанными ребрами героя отнесли в поселок. Потом они вытянули лотлинь с привязанным к другому его концу манильским канатом.

Таким образом была создана своего рода "воздушная дорога", которую моряки называют "боцманским креслом" или "подвесной беседкой". По ней на берег с корабля переправили десять матросов "Ройял Чартера" и двух пассажиров. Спрашивается, почему капитан Тейлор в первую очередь спас своих матросов, а не женщин и детей? Он решил сделать еще одну "подвесную беседку" и надежнее закрепить на берегу первую. Жители поселка не знали, как это делается....

Казалось, что спасение близко, что все смогут перебраться на берег... Шло время. Уже забрезжил хмурый осенний рассвет. Ураган не унимался. Корабль продолжало бить о подводные скалы. Корпус "Ройял Чартера" не смог выдержать столь яростных ударов моря. Около семи часов утра корабль разломился на три части. Больше ста человек, находившихся в твиндеках судна, оказались в воде, среди бурунов, между берегом и бортом. Никто из них не уцелел. Человек двадцать забросило волнами на уступы утесов. Рыбаки и каменотесы, пришедшие на помощь, смогли вернуть к жизни лишь троих. В носовой части корабля осталось около ста пассажиров и членов экипажа. Когда судно разломилось на части, вода залила внутренние помещения, и всем, кто в них находился, пришлось искать спасения на верхней палубе, а здесь валы доделали свое дело - выбросили людей на острые скалы. Части корпуса "Ройял Чартера" были превращены в груды обломков железа и дерева буквально за час. В том же

"Путешественнике не по торговым делам" Диккенса мы находим:

"Такой неистовой силы преисполнено было море, когда оно разбило корабль, что большой золотой слиток оказался вколоченным в массивную железную балку, и несколько золотых соверенов, которые он увлек за собой, засели в ней так же прочно, словно проникли в расплавленный металл. Осматривая выброшенные на берег тела, врачи заметили, что смерть в некоторых случаях последовала от сильного удара, а не от удушья. В известном смысле смерть была милосердна и пришла легко - это подтвердила и картина наружных изменений, и исследование внутренних органов".

Уцелеть посчастливилось немногим. Из пассажиров не спаслись ни одна женщина и ни один ребенок, из экипажа - ни один офицер. Погиб и капитан Тейлор (с двумя своими коллегами - капитанами-пассажирами). Очевидцы видели его плывущим к скалам, он, может быть, спасся бы, но его оглушило шлюпкой, которую подхватил набежавший вал. Из 500 человек, находившихся на борту "Ройял Чартера", спаслось всего 34 человека: 3 человека из числа пассажиров первого класса, 13 человек из числа пассажиров второго класса и 18 из 112 членов экипажа.

В первые дни после урагана англичанам было не до "Ронял Чартера". Обрушившись на страну, он нанес ущерб во многих районах Британских островов. Разбушевавшаяся стихия не унималась до 9 ноября 1859 года.

По данным, опубликованным в центральной газете Британии "Таймс", с 24 по 31 октября 1859 года помимо "Ройял Чартера" погибло 248 судов, а число жертв составило 686 человек. 1 ноября шторм, который начал стихать, усилился снова. В тот день погибло 38 судов. Всего с 25 октября по 10 ноября погибло 325 судов (из них 113 были превращены в щепы) и 784 человека. Морская спасательная служба Англии спасла 487 человек.

Управление торговли Великобритании не замедлило назначить комиссию по расследованию причин гибели "Ройял Чартера". Ее председателем стал член парламента сэр 0'Дауд. Причина гибели "Ройял Чартера" интересовала всю Англию. Почему корабль не смог отстояться на двух якорях и погиб на скалах, если огромный пароход "маленького гиганта Англии" Бруннеля "Грейт Истерн" при том же ветре рядом у острова Холихед благополучно переждал ураган на одном якоре?

Входившие в комиссию по расследованию причин гибели "Ройял Чартера" чиновники адмиралтейства, известные своим непонятным предубеждением к железным судам, заявили, что деревянное судно не было бы разбито штормом так быстро. Они

утверждали, что железо, из которого изготовили корабль, имело дефект. Железные листы, из которых был сделан корабль, подвергли пробе. Оказалось, что качество железа выше среднего, никаких пороков в листах обшивки обнаружено не было. Анализ проекта "Ройял Чартера" показал, что корпус корабля имел достаточный запас прочности, соответствующий нормам того времени. Комиссия не вынесла каких-либо обвинении в адрес погибших капитана Тейлора и его помощников, в ее отчете говорилось, что они выполнили свой долг до конца и, по ее мнению, причина катастрофы - непреодолимая сила стихии.

Хочется высказать одно предположение. Что было бы, если бы капитан Тейлор приказал срубить мачты корабля одновременно с отдачей якорей? Думается, что в этом случае спасение было возможно. Но это только предположение.

Из описаний урагана 1859 года, опубликованных в английской печати, известно, что охотники за затонувшими кладами устремились к разбитому корпусу "Ройял Чартера" сразу же, как только стих шторм. Чтобы прекратить грабеж королевской собственности, правительство вынуждено было выставить в заливе Ред-Уорф-Бэй отряд вооруженных солдат. Известно, что около одной четвертой части ценного груза корабля было поднято со дна залива в течение трех месяцев после катастрофы. Следующая попытка отнять у Нептуна сокровища корабля была предпринята в 1954 году. Поднятое тогда со дна моря золото оценивалось в несколько сот тысяч фунтов стерлингов.

В декабре 1959 года некий Питер Смол, один из создателей Британского клуба аквалангистов, организовал подводную экспедицию на место гибели "Ройял Чартера". Вместе с другим подводным асом Англии - Майклом Тейлором - он сумел обнаружить среди подводных скал только отдельные железные части разбитого корпуса корабля.

И хотя золота он так и не нашел, была предпринята последняя попытка обнаружить ценности, которая закончилась удачей. Но это уже другая история.

ПОСЛЕ УБИЙСТВА ЛИНКОЛЬНА.

"Султанша".

Через пять дней после окончания гражданской войны между Севером и Югом, 14 апреля 1865 года, в Вашингтоне наемник плантаторов Джон Уилкс Бут выстрелил из пистолета в Авраама Линкольна, сидевшего в ложе театра Форда К утру следующего дня шестнадцатый президент США скончался. Не прошло и двух недель, как измученная жестокой кровопролитной войной страна была потрясена еще одним печальным событием: гибель парохода "Султанша" на Миссисипи унесла почти две тысячи человеческих жизней.

В мировой истории речных катастроф это происшествие занимает особое место: по числу жертв оно стоит на первом месте и является одной из самых тяжелых катастроф в истории торгового флота США в мирное время.

Пассажирский колесный пароход "Султанша" построили в верховьях Миссисипи в 1863 году. В то время он считался одним из самых больших и роскошных пароходов страны. Его вместимость составляла 1719 регистровых тонн. Он имел три палубы, на которых были размещены просторные салоны, залы и каюты. Мощная паровая коромысловая машина обеспечивала судну ход до 23 километров в час.

В начале апреля 1865 года командование штаба генерала Улисса Гранта отдало приказ погрузить в Виксбёрге на "Султаншу" партию бывших военнопленных-северян, которые почти два года содержались южанами в лагерях-тюрьмах Андерсонвиля, Кахабы, Мейсона и Фиско. Бывших пленников было много, а по Миссисипи тогда совершали регулярные рейсы всего три пассажирских парохода - "Оливковая ветка", "Паулина Кэролл" и "Султанша", другие пароходы были уничтожены или выведены из строя в ходе военных действий.

"Султанша" была рассчитана на перевозку 276 каютных и 400 палубных пассажиров. Капитану Мэссону приказали принять на борт 2 239 освобожденных из плена северян. На судне уже находилось 70 каютных пассажиров, не считая 85 членов экипажа. Таким образом, когда пароход вышел из Виксберга, на его борту было 2 394 человека - в три с лишним раза больше допустимой нормы.

От других пассажирских пароходов Миссисипи "Султанша" отличалась новыми, как их тогда называли, "экспериментальными" котлами. Весенняя вода реки, с большой примесью глины, была непригодна для питания этих капризных

котлов. Капитану Мэссону во время плавания из Нового Орлеана приходилось делать по просьбе старшего механика парохода Нэйта Уинтрингера остановки почти у каждой пристани и продувать котлы. Так, после продувки и чистки в Виксбёрге их пришлось чистить на следующее утро в Хелене.

К вечеру 26 апреля "Султанша" прибыла в Мемфис. Здесь опять продули котлы и погрузили уголь, сто двухсотсорока-килограммовых бочек сахара, десяток овец и 50 свиней. В полночь того же дня "Султанша" отошла от пристани Мемфиса и продолжала свой путь вверх по реке. Ночь выдалась темной и холодной, накрапывал дождь. На руле стоял сам Мэссон. Через два часа ему предстояло миновать изобиловавшие многочисленными отмелями острова, обозначенные в лоции под названием "Старая курица с цыплятами". Они были столь низменны, что заметить их издали мог только опытный лоцман, хорошо знавший эти места. Вахту в машине нес второй механик Клеменс. У него были свои заботы. Больше всего беспокоил его правый котел, который два дня назад в Новом Орлеане дал течь.

Итак, большой трехпалубный пароход темной ночью шел вверх по Миссисипи. Напомним, что на его борту находилось 2 394 человека. Из 70 рейсовых пассажиров 12 были женщины, члены "Христианского комитета женщин" Нового Орлеана, они ехали в специально отведенном для них салоне. Остальными пассажирами были солдаты из военных лагерей конфедератов. Многие были ранены и перенесли тифозную лихорадку.

Один из очевидцев катастрофы, солдат Честер Берри, 21 года, взятый в плен южанами у Фредериксбурга, писал в своих воспоминаниях: "Когда мы садились на пароход, на его палубах царило веселье, словно на свадьбе. Я никогда в жизни не видел более радостной толпы, чем эти бедные голодные парни. Большинство из них долгое время находились в плену, некоторые даже по два года, многие из них были ранены. В счастливом ожидании скоро увидеть отчий дом они не обращали внимания на эту страшную тесноту. На нижних палубах солдаты лежали вплотную друг к другу. Там, как говорится, яблоку негде было упасть. У всех была одна заветная мечта - быстрее попасть домой".

На "Султанше" солдаты заполнили не только палубы, где они лежали вповалку, но и все внутренние проходы, коридоры, трапы и даже часть котельного отделения.

К двум часам ночи на пароходе все погрузились в тяжелый сон. Спали, как могли устроиться, лежа и сидя. "Султанша", пройдя неосвещенную пристань Тэглеман, уже миновала первые острова "Старой курицы с цыплятами". Ночной воздух был

наполнен кваканьем сотен тысяч лягушек, доносившимся с заболоченных островов. Их нестройный хор не мог заглушить ни стук паровой машины, ни удары о воду огромных плиц "Султанши".

После Мемфиса пароход прошел всего 8 миль. Наступил четверг 27 апреля. Судовые часы показывали 2 часа 40 минут утра. В это время и взорвался правый паровой котел "Султанши". Судя по описаниям очевидцев, взрыв был очень сильный, но не очень громкий, он скорее походил на резкий выхлоп сжатого воздуха. Пробитые палубы рухнули под тяжестью огромной массы человеческих тел. Одна дымовая труба упала за борт, вторая обрушилась на бак парохода. Не прошло и минуты, как всю среднюю часть судна охватил огонь. Построенный из дерева и отделанный изнутри деревом, пароход являл собой подходящую пищу для огня.

Вот как описывают первые минуты катастрофы очевидцы, например, Отто Берден, солдат из штата Огайо. Он устроился на ночлег в котельном отделении "Султанши" и, хоть и находился очень близко от взорвавшегося котла, чудом остался жив. "Передо мной взметнулась огромная темная масса какой-то смеси перегретого пара, дыма, кусков угля, обломков и кирпичей. Задыхаясь, я добрался к краю образовавшейся в борту пробоины. Вспыхнувший пожар осветил реку на пару миль. Там я стоял некоторое время, пока меня оттуда не отогнал огонь. Потом я выбрался наверх и стал подвигаться к рулевой рубке. Я нашел большую доску, но она оказалась слишком тяжелой, чтоб я смог ее поднять. Схватив небольшой кусок деревянного бруса, я залез на кожух гребного колеса и прыгнул в воду".

Разрушения на "Султанше" оказались огромными. Как уже говорилось, проломленные взрывной волной, не выдержав веса толпы, палубы обрушились. Большая

часть спавших на них солдат погибла в первые же минуты. Огонь, раздуваемый ветром, с невероятной быстротой превратил покалеченный пароход в исполинский костер, плывущий вверх по реке: паровая машина "Султанши" и левый котел не пострадали, продолжали вращаться гребные колеса парохода. Машину некому было остановить.

Упомянутый ранее солдат Честер Берри вспоминает:

"Я проснулся от удара в голову. Мне казалось, что мой череп пробит. Некоторое время я боялся пошевельнуться. Потом я почувствовал, что на меня сверху льется горячая вода. Вместе с толпой я побежал на нос парохода. Обернувшись, я увидел ужасную картину: под рухнувшими палубами полыхал пожар. Пламя распространялось наверх. Я не раз читал об ужасах

морских катастроф, о пожарах на море и, как околдованный, стоял и смотрел на полыхавший повсюду огонь. Но инстинкт самосохранения оказался сильнее. Я бросился назад, туда, где спал. Мой сосед по каюте сгорел в пламени. От двери нашей каюты я отломил планку длиной около 4 футов и шириной около 5 дюймов. Вода за бортом была буквально черной от массы барахтавшихся в ней людей. Прыгать мне было просто некуда, и я стал ждать".

Через несколько дней на суде в Мемфисе спасшийся солдат по фамилии Зейзер давал показания вместе с другими очевидцами. Перед взрывом он спал на носовой палубе под судовым колоколом. Его рассказ был краток: "Раздался взрыв. На палубу рухнула правая дымовая труба парохода. Она угодила в судовой колокол. Половина его откололась и размозжила голову сержанту Смиту, который спал рядом с нами. От ужаса я прыгнул за борт".

В момент взрыва старший механик "Султанши" Нэйт Уинтрингер находился в котельном отделении. Он видел, что стоявший рядом его помощник Клеменс исчез в дыму. В своем отчете суду Уинтрингер писал: "Сначала я оцепенел от ужаса. Это был какой-то кошмар. Выскочив наверх, я увидел, что кругом в воде плавают люди. Со всех сторон до меня доносился один и тот же крик:

"Погасите огонь!" Пламя все увеличивалось. Кругом царил страшный хаос. Я понял, что огонь заставит меня покинуть палубу. Выломав из окна какой-то каюты деревянную штору, я прыгнул за борт".

Один из очевидцев катастрофы, лейтенант Джо Элиот, с удивлением отмечал в своих воспоминаниях, что многие солдаты от взрыва даже не проснулись, их заставил подняться на ноги лишь быстро распространившийся по судну огонь. Лейтенант писал: "Я не понимал, что творится вокруг меня. Все это казалось кошмарным сном. Я встал и в каком-то охватившем меня забытьи пошел на корму парохода. На моем пути находился женский салон. От мужского салона его отделял матерчатый занавес. Я откинул его, чтобы пройти дальше, но какая-то дама преградила мне путь. "Что вам здесь нужно, сэр?" - спросила она. Но я не обратил на нее внимания и проследовал дальше. Пройдя женский салон, я оказался на корме парохода и по трапу поднялся на верхнюю палубу. Оттуда вдоль борта я посмотрел на нос судна. Картина была ужасная. Палубы обрушились, одна труба упала за борт, среди языков пламени метались солдаты. Выскакивая из огня, они бросались в воду, прыгали по одному и по нескольку человек. Вода повсюду была усеяна плававшими людьми. Прыгая

за борт, солдаты ударялись не о воду, а о головы уже ранее прыгнувших туда, калеча и их и себя..."

Когда произошел взрыв, других судов поблизости не было. Ширина реки в этом месте достигала трех миль. Чуть ниже по течению от пристани Тэглеман на берегу реки находился военный форт северян "Пикеринг", недалеко от которого стоял на якоре речной броненосец "Эссекс". Его вахтенный начальник Эрншоу в два часа ночи видел проходивший мимо вверх по реке большой колесный пароход, ярко освещенный огнями. Мичман Эрншоу не видел самого взрыва, так как в это время находился на нижнем деке корабля. Услышав грохот, он выбежал на верхнюю палубу и постучал в дверь каюты командира броненосца лейтенанта Берри. Он доложил: "Близ нашей якорной стоянки взорвался большой колесный пароход. Горит, искры летят в небо".

Через день лейтенант Берри докладывал своему начальству: "Я тут же отдал приказ готовить шлюпки к спуску на воду, это было исполнено незамедлительно. На восьмивесельном катере, который спустили раньше других гребных судов, я направился на стремнину реки. Это было примерно за два часа до рассвета. Еще было совсем темно, небо затянуто тучами. Горевший пароход ушел вверх по реке. Единственным ориентиром для нас были крики раненых и тонущих людей. Первый человек, которого мы подняли с воды в наш катер, настолько окоченел, что отогреть мы его не смогли. Второй, которого мы нашли, тоже вскоре умер. Потом мы стали спускаться вниз по течению, к форту "Пикеринг". Стоявший на берегу часовой форта выстрелил в нас и крикнул, чтобы мы причалили к берегу. Мы вынуждены были подойти к нему в то время, когда совсем рядом несчастные молили о помощи, они уже не могли больше держаться на воде. Мы догребли до берега. Часовой приказал мне выйти из катера на берег. Я спросил его, почему он в нас стрелял. Он ответил, что следовал инструкции. Я объяснил этому стражу, что случилось на реке и что мы спасаем тонущих. Он ничего не ответил, и мы снова направились на стремнину. Там мы встретились с нашей гичкой, которая спасала тонущих. Люди настолько окоченели в воде, что их грузили в шлюпки, словно мертвецов".

Здесь необходимо объяснить, почему часовые форта северян открыли огонь по гребному катеру "Эссекса". Несмотря на то что война между Севером и Югом кончилась и был подписан мирный договор, отдельные группы плантаторов-южан продолжали вести в низовьях Миссисипи партизанскую войну. Командование северян отдало распоряжение всем сторожевым постам фортов на берегах Миссисипи тщательно следить за неизвестными лодками и не допускать высадки южан в этом районе.

Когда лейтенант Берри доставил вторую партию спасенных его катером людей, часовые пикетов форта "Пикеринг" опять начали стрельбу. В рапорте начальству лейтенант продолжал: "Мы не взяли с воды и половину людей, которых мог принять наш катер, как со стороны форта снова раздались выстрелы, над нами свистели пули... Начинало уже светать. Державшихся на воде людей подбирали два наших гребных судна и шлюпка с буксира "Покахантес". Не желая получить пулю в лоб, я направил катер к берегу, где стоял часовой-негр. Он вскинул ружье и стал целиться. Я крикнул ему, чтобы он не стрелял, и попросил вызвать офицера, объяснив, что наш катер с военного корабля "Эссекс". Я сказал ему. что на реке тонут сотни людей, крики которых он не мог не услышать. На мой вопрос, почему он ради любви к ближнему не может нарушить устав, часовой ответил, что любви к ближнему у него столько же, как и у всех, а стреляя в меня, он просто выполнял свой служебный долг. Поблизости я видел множество вытащенных на берег лодок, но никто, очевидно, не хотел столкнуть их на воду и пойти спасать тонущих".

Часовые форта "Пикеринг" продолжали "слепо выполнять свой долг" до рассвета, пока командир форта полковник Каппнер лично не обошел все пикеты и не отменил приказа открывать огонь по неизвестным лодкам.

Лейтенант Джо Эллиот, выдержку из воспоминаний которого мы приводили ранее, спасся, ухватившись за плававшую лестницу судового салона. Он писал: "Султанша" выглядела как исполинский факел, плывший по стремнине реки. Взметнувшиеся в небо языки пламени, увенчанные дымом, давали пляшущие отблески на воде. Борта парохода были облеплены людьми, словно мухами, которые не нашли в себе смелости прыгнуть в ледяную воду. Воздух над рекой наполнился криками и мольбами о помощи".

"Султанша" оставалась на плаву около часа. Когда ее борта прогорели ниже ватерлинии, она, все еще объятая пламенем, со страшным шипением, в клубах дыма и пара скрылась под водой, с ней затихли и последние крики людей, пытавшихся найти у ее борта спасение. Тех, кто, ухватившись за плававшие обломки, выдержал адские муки ледяной воды, течение реки увлекло вниз. Их проносило мимо Мемфиса, на набережных которого еще горели ночные газовые фонари.

Число погибших во время катастрофы "Султанши", убитых взрывом, погибших в огне, утонувших и пропавших без вести, оказалось огромным и составило по первоначальным подсчетам 1653 человека, число спасенных - 741 человек. Из 12 пассажирок,

представительниц "Христианского комитета женщин", спаслась только одна. Из офицеров "Султанши" в живых остался лишь старший механик парохода Нэйт Уинтрингер. В течение недели в больницах Мемфиса, куда доставили пострадавших, от увечий и ожогов умерло около 70 человек. Таким образом, число жертв этой катастрофы превысило 1700 человек.

МЕСТЬ КАПИТАНА БЕРРУТЭ

Едва ли кто из морских историков возьмет сейчас на себя смелость назвать точную причину потопления в 1873 году английского клипера "Нортфлит". Гибель этого корабля, в свое время потрясшая Европу, для историков судоходства остается загадкой, и ее по праву можно отнести к числу необычайных происшествий на море. Этот случай - классический пример так называемого преднамеренного, заранее продуманного кораблекрушения. До сих пор гибель "Нортфлита" фигурирует во многих антологиях морских катастроф, издаваемых за рубежом. Однако ни в одном из существующих описаний этой катастрофы на разных языках не дано каких-либо объяснений причин, побудивших испанского капитана Беррутэ решиться на столь тяжелое преступление.

Вот краткие обстоятельства этого необычайного случая.

Клипер "Нортфлит" построили в 1853 году по заказу хорошо известной в Англии судоходной фирмы "Джон Паттон и компания". Это было очень изящное трехмачтовое судно вместимостью 951 регистровая тонна, длиной около 60 метров, шириной 10 метров, при глубине трюма 7 метров. "Нортфлит" в основном эксплуатировался на австралийской линии. За 20 лет, окупив свою постройку чуть ли не в два десятка раз, он прочно завоевал репутацию самого быстрого мореходного судна.

В начале 1873 года капитан "Нортфлита" Оатс получил от судовладельцев задание на очередной рейс в Австралию за шерстью. По пути туда корабль должен был доставить в порт Хобарт, на острове Тасмания, партию железнодорожных рабочих с семьями, рельсы и генеральный груз.

Приняв в свои трюмы пассажиров, 340 тонн рельсов и 260 тонн генерального груза, "Нортфлит" 17 января 1873 года снялся из Лондона, взяв курс на Атлантический океан. В этом рейсе капитанский мостик клипера занял старший помощник капитана Ноуэлз (капитан "Нортфлита" был вызван в Скотленд-Ярд как свидетель по одному уголовному делу). Владельцы без всяких колебаний и сомнений передали командование кораблем Ноуэлзу, который не раз ходил в Австралию и имел капитанский диплом.

Погода не благоприятствовала "Нортфлиту": сильный западный ветер, дувший с океана в сторону Ла-Манша, не давал возможности выйти на просторы Атлантики. Корабль вынужден был сначала отдать якорь на рейде Доунс, потом у мыса Норт-форленд. 21 января "Нортфлит", попав в зимний циклон в

Английском канале, как и две сотни других парусников, ожидал изменения ветра на рейде в двух с половиной милях от маяка Данджнесс.

К вечеру 22 января ветер наконец стих и море успокоилось. "Нортфлит" стоял на якоре, его капитан рассчитывал с рассветом сняться и направиться на запад в океан. Около 10 часов вечера пассажиры "Нортфлита" отправились спать. Наступила тихая и ясная, но холодная ночь. Корабль мирно стоял на неподвижной водной глади.

У руля на кормовом люке дремал, укутавшись в тулуп, вахтенный матрос. В 23 часа он прошел на бак к колоколу и отбил склянки. Слева, со стороны штагового огня, до его уха донесся перезвон десятков колоколов других судов. Потом матрос возвратился на корму, снова сел на люк и продолжил дрему.

Через несколько минут ему послышался шум паровой машины приближавшегося парохода. Он открыл глаза и не поверил в то, что увидел. С правого борта на клипер надвигались огни парохода. Он шел очень быстро, и расстояние до него не превышало сотни метров. Матрос протер глаза. Но темная масса парохода продолжала приближаться с неумолимой быстротой. От ужаса матрос закричал. И в этот момент, когда выбежавший на этот крик капитан Ноуэлз был уже на палубе, произошел страшнейший удар.

Пароход ударил форштевнем почти точно в середину борта "Нортфлита", в район главного трюма за грот-мачтой. Когда стихли треск ломающегося дерева и скрежет металла, послышался стук паровой машины, которая отрабатывала задний ход. Форштевень парохода со скрипом выдернулся из борта "Нортфлита", и незнакомец, погасив все свои огни и сделав поворот, скрылся в ночи так же неожиданно, как и появился.

Вместе с командой на борту "Нортфлита" в ту минуту находилось 379 человек.

Капитан Ноуэлз, которому было ясно, что клипер вот-вот затонет, первым делом приказал спустить шлюпки и зажечь на палубе газовые фонари. Чтобы привлечь внимание стоявших поблизости судов, он стал стрелять из ракетницы и жечь фальшфейеры. Эти сигналы на некоторых стоявших на рейде кораблях приняли за вызов судном лоцмана, на других - за приветственные сигналы пришедшего на рейд судна. В то время еще не существовало особого визуального сигнала бедствия - красных ракет и огней. Поэтому на белые ракеты "Нортфлита" из двухсот судов, стоявших вокруг, откликнулись лишь лоцманский куттер "Принцесса", лоцманский куттер № 3 и колесные буксиры "Сити оф Лондон" и "Мэри". Последний стоял на якоре почти

рядом и, быстро подняв пары, подошел на помощь.

Клипер погружался, тяжелые рельсы тянули его ко дну, и, хотя команда усиленно откачивала воду из трюмов, помпы не справлялись с вливавшейся внутрь корабля водой. Приказ капитана посадить в шлюпки в первую очередь женщин и детей вызвал у некоторых пассажиров-мужчин не то что недовольство, а настоящий гнев и бешенство. Позже один из очевидцев катастрофы писал:

"Озверевшая толпа перепуганных и потерявших рассудок людей металась по палубе от одной шлюпки к другой, сметая все на своем пути, ее бег походил на движение стада бизонов".

Едва была отдана команда спустить две кормовые шлюпки с женщинами и детьми, как в них сверху по талям бросились, как обезьяны, мужчины. Их было много... Переполненные шлюпки, зачерпнув бортом, пошли на дно, и почти все, кто в них находился, погибли в ледяной воде. Видя, что толпа рабочих готова захватить две другие, уже висевшие на талях шлюпки, Ноуэлз открыл стрельбу из револьвера. Ему помог некий Самуэль Бранд - пассажир, у которого оказался пистолет. Стрельба заставила толпу отказаться от попыток захватить шлюпки, и она бросилась на бак клипера, но там шлюпок не было.

Те, кто видел тонущий "Нортфлит" с других судов, говорили, что издали клипер с плясавшими отблесками фонарей, зажженных на палубе, и с толпой метавшихся полуголых людей походил на иллюстрацию Гюстава Доре к аду Данте. Эта драма происходила на забитом судами рейде почти при полном штиле. Ночная мгла усугубила катастрофу, поскольку в темноте издали трудно было понять, что с кораблем случилась беда. Многие вахтенные стоявших в ту ночь у Данджнесса судов решили, что это какое-то судно зажгло свои палубные огни, чтобы принять груз с подошедшего лихтера.

На "Нортфлите" имелась одна сигнальная пушка. Но когда Ноуэлз приказал из нее стрелять, рассчитывая звуком выстрела привлечь внимание других судов, заряд пороха поджечь не смогли - запальное отверстие было забито ржавчиной. Одно паровое судно, стоявшее в ста метрах от "Нортфлита", в это время снялось с якоря и пошло на запад. Его команда не ведала о том, что рядом гибнут люди. Другим ближайшим кораблем к "Нортфлиту" оказался, как выяснилось потом, клипер "Корона", который стоял на якоре в 300 метрах. Но на помощь он не подошел. Оказалось, что его вахтенный спал и не видел происходившего.

"Нортфлит" продержался на плаву всего 20 минут. На месче великолепного корабля плавали обломки, бочки, решетки, среди

них барахтались в холодной воде люди. Подошедший к месту трагедии буксир "Сити оф Лондон" за 200 метров вынужден был остановиться, чтобы гребными колесами не убить и не покалечить плававших в воде людей. "Это было то же самое, что идти в темноте по комнате, где на полу лежат куриные яйца", - писал в своем отчете позже капитан буксира. Он спас с воды 34 человека, буксир "Мэри" - 30 человек, куттер "Принцесса" и лоцманский куттер № 3 - 22 человека. Всего - 86 человек. Остальные 293 человека, включая капитана и всех офицеров корабля, утонули.

Итак, "Нортфлит" лежал на дне рейда, а протаранивший его незнакомец скрылся в ночи, погасив огни.

Английское управление торговли, начав тут же расследование этого небывалого происшествия, объявило награду в 100 фунтов стерлингов любому, кто укажет пароход, потопивший "Нортфлит". Через неделю в испанском порту Кадис британский консул получил письменное заявление от Самуэля Белла и Джеймса Гудвина - английских подданных, которые только что высадились с испанского парохода "Мурильо". В их заявлении подробно рассказывалось о том, как они погрузились на это судно в Антверпене, как начался рейс, как у Дувра высадили лоцмана и как пароход пошел в сторону Данджнесса. В самый момент удара оба англичанина находились в каюте. Почувствовав сильный толчок и услышав крики, они выбежали на палубу. Оба видели, как "Мурильо", дав задний ход, выдернул свой нос из борта неизвестного парусного корабля, стоявшего на якоре, погасил свои огни и ушел в сторону открытого моря. В заявлении говорилось, что они просили капитана Беррутэ остановить судно, спустить на воду шлюпки и оказать тонущему паруснику помощь. Но испанский капитан выгнал их из своей каюты... Вмешательство британского консула в Кадисе привело к тому, что над командой парохода "Мурильо" назначили суд, а на судно наложили арест. Но на этом суде никто не смог доказать, что "Мурильо" налетел и потопил именно "Нортфлит", хотя нос парохода был поврежден и всем было очевидно, что судно во что-то врезалось. Заявление, поданное англичанами, суд отказался рассматривать, признав его предвзятым. Арест с парохода был снят.

Прошло восемь месяцев, и 22 сентября 1873 года "Мурильо" оказался в английском порту Дувр. Решением Адмиралтейского суда Великобритании он был задержан и его команда арестована.

Под давлением общественности страны над испанским пароходом снова назначили суд. В числе спасенных с "Нортфлита" оказались лоцман из корпорации "Тринити хауз" Джордж Брак, боцман судна Джон Истер, несколько матросов и пассажиров,

которые выступили как свидетели.

На основании решения суда "Мурильо" продали с молотка, капитан Беррутэ, который так ни в чем и не признался, лишился своего звания и получил пять лет каторги, а его офицеры чуть меньший срок. И до сих пор никто не может сказать, что именно произошло между капитаном "Нортфлита" Оатсом и капитаном Беррутэ. Большинство английских историков флота полагают, что это была месть. Вероятнее всего, дело было связано с тем, что капитан Оатс выступал в качестве свидетеля по уголовному делу некоего Тичборна, в котором был замешан, видимо, и испанец. Но это лишь предположение

О "Нортфлите" снова заговорили спустя 24 года после его гибели. Некоторые исследователи пришли к заключению, что столкновение у мыса Данджнесс в 1873 году носило чисто случайный характер. Они пришли к этой мысли после того, как у того же Данджнесса произошел аналогичный (на первый взгляд) случай.

В 1890 году в Англии, на верфях Хэндерсона в Патрике, по заказу Франции построили гигантский стальной пятимачтовый барк, который назвали "Франс". Он имел дедвейт б 200 тонн, длину 109, 6 метра, ширину 14, 8 метра и высоту борта 7, 8 метра

Во время первого рейса из Англии в Рио-де-Жанейро с грузом угля барку "Франс" не хватило одного дня, чтобы установить новый рекорд скорости парусного судна на этой линии, равный 32 суткам. На обратном рейсе "Франс" с полным грузом чилийской селитры после семидесятидневного перехода встал на якорь у мыса Данджнесс Барк ожидал буксир, который должен был отбуксировать его в Дюнкерк для разгрузки. Стояла ясная ночь 25 января 1897 года. Вахтенный "Франса" увидел, что какое-то судно быстро приближается со стороны океана и правит прямо им в борт. На палубе барка стали жечь фальшфейеры. Заметив их, корабль в последнюю минуту изменил свой курс и дал задний ход. Но столкновения избежать не удалось, барк получил в правый борт у кормы сильный скользящий удар. Обшивка была содрана, выломано несколько шпангоутов, разрушена капитанская каюта, снесены шлюпка и поручни. К счастью, дело обошлось без человеческих жертв. Только быстро включенные водоотливные насосы и вовремя заведенный под пробоину пластырь спасли "Франс" от затопления.

Налетевшим на него кораблем оказался английский крейсер "Бленхейм". Дело о столкновении слушалось в Адмиралтейском суде. Командир крейсера заявил, что при приближении к своему якорному месту на рейде Данджнесса увидел там стоящие на якоре два судна и, не предполагая, что парусник может иметь

такую большую длину, хотел провести свой корабль.. между ними.

Выяснилось, что капитан "Франса" по своей инициативе, дабы подчеркнуть размеры своего барка, зажег, помимо штагового огня, еще и гакабортный (правила тех лет этого не предусматривали). Это и сбило с толку командира крейсера, который шел тринадцатиузловым ходом. Суд снял обвинения с капитана "Бленхейма", и вся ответственность за столкновение была возложена на французов.

После этого происшествия испанцы пытались доказать, что нечто подобное произошло с капитаном Беррутэ, который якобы, видя штаговый огонь "Нортфлита", прошел с другой его стороны. Однако эту версию скоро оставили, и гибель "Нортфлита" навсегда вошла в летопись морских катастроф как пример "преднамеренного кораблекрушения".

Но эта драма не прошла бесследно для безопасности мореплавания: в том же 1873 году в Англии управление торговли ввело новые правила о применении терпящими бедствие судами красных ракет и фальшфейеров. Вскоре это правило, войдя в свод правил предупреждения столкновений судов, стало международным.

ВЕЛИКАЯ ТЕМЗЕНСКАЯ ТРАГЕДИЯ

Предрассветные часы 3 сентября 1878 года обещали жителям английской столицы теплый солнечный день. И действительно, утро выдалось ясным и ласковым, каких мало видят обитатели Лондона, привыкшие к макинтошам, зонтам, калошам и насморку. К 10 часам утра к пассажирской пристани на Темзе у Лондонского моста начали стекаться со всех сторон города сотни людей. Шли рабочие и докеры из Ист-Энда, клерки из Саут-Веста, зажиточные торговцы и предприниматели из Вулвича. Здесь можно было встретить молодых влюбленных, пожилые супружеские пары, иностранцев, отставных офицеров, инвалидов и детей всех возрастов. Всем не терпелось купить билет на экскурсионный пароход и отправиться на нем по Темзе. "Вряд ли до следующего лета повторится такая чудесная погода", - рассуждали лондонцы, уставшие от копоти и шума огромного города. У причала "Лебединый", по левому берегу Темзы, в тени Лондонского моста экскурсионный колесный пароход "Принцесса Алиса", украшенный флагами и вымпелами, под звуки оркестра принимал пассажиров. Это был железный колесный пароход, считавшийся одним из лучших в составе флота фирмы "Лондон стимбоут компани". Он отличался от других пароходов изящными обводами корпуса и слыл очень популярным судном у лондонцев. Двенадцать лет кряду он совершал регулярные однодневные круизы по Темзе от Лондонского моста до Ширнесса и обратно. Пароход был сравнительно небольшим по своим размерам: длина его составляла 65 метров, ширина - 6, 1 метра, высота надводного борта - 2, 5 метра. Регистровый тоннаж парохода равнялся всего 251 тонне. Компактная паровая машина мощностью 140 индикаторных сил обеспечивала судну скорость 12 узлов. По действовавшим в те годы британским правилам при плавании во внутренних водах этот пароход мог принять на борт 936 пассажиров, а по действовавшим тогда нормам обеспечения безопасности человеческой жизни на реке на нем имелись всего две небольшие спасательные шлюпки и двенадцать спасательных кругов.

Пассажиры, отправлявшиеся на "Принцессе Алисе" на пикник, были одеты по моде того времени: женщины в длинных платьях с кринолинами и в чепцах, украшенных искусственными цветами, мужчины - в сюртуках и фраках, с цилиндрами или котелками на голове.

В 10 часов 30 минут "Принцесса Алиса", дав гудок, кормой отошла от причала и, развернувшись на середине реки, пошла

вниз по течению одиннадцатиузловым ходом. На ее борту находилось более 700 экскурсантов, большую часть которых составляли женщины и дети. Для привлечения на экскурсию пассажиров компания оборудовала на пароходе шикарный салун и наняла оркестр, и как только "Принцесса Алиса" отвалила от пристани, его дирижер приказал музыкантам играть популярную в те годы у англичан мелодию "Хорошее рейнское вино". На верхней палубе начались танцы. Чтобы высадить желающих пассажиров и принять на борт других, пароход сделал короткие остановки в Гринвиче, Вулвиче и Грэйвсэнде. Плавание до Ширнесса прошло вполне благополучно и весело. С палуб парохода экскурсанты любовались окраинами Лондона, дивились красотой берегов Кента и Эссекса. Оркестр играл почти без перерыва. После трехчасовой стоянки в Ширнессе, отведенной для пикника, уставшие, но очень довольные отдыхом экскурсанты возвратились на борт парохода. "Принцесса Алиса" отправилась в обратный рейс. Салун был переполнен, пассажиры пили, беззаботно распевали песни и танцевали. В 6 часов вечера "Принцесса Алиса" сделала остановку в Грэйвсэнде. Здесь на пристани ее ждали сотни экскурсантов, которые, посетив знаменитый королевский парк Рочестервил Гарденс, спешили засветло добраться до Лондона ближайшим пароходом. Капитан "Принцессы Алисы" Вильям Гринстед, опасаясь перегрузить судно, принял на борт только половину желающих. Таким образом, на судне уже оказалась почти тысяча человек... Вечер был тихим и теплым. "Принцесса Алиса", избегая сильного отливного течения, шла вдоль правого берега Темзы к мысу Трипкок. В этом месте излучина Баркингс-Рич переходит в излучину Галлеонс-Рич и русло реки под углом 45 градусов поворачивает на юго-запад. До Вулвича оставалось чуть более полутора километров.

В это время вниз по реке шел угольщик "Байуэлл Касл". Он в балласте направлялся за углем в Ньюкасл. На его борту находились два лоцмана: Дике - речной, обеспечивающий проводку до Грэйвсэнда, и морской лоцман Чапман, который должен был вести судно дальше. В 19 часов 35 минут капитан "Принцессы Алисы" заметил ходовые огни идущего навстречу парохода, с которого в свою очередь лоцман Дике увидел красный левый бортовой огонь "Принцессы Алисы", открывшийся из-за мыса Трипкок. Ширина Темзы в месте встречи судов равнялась трети мили, видимость была отличной. В те годы в Англии еще не существовало единых правил расхождения морских и речных судов на фарватере реки. Суда могли расходиться любыми бортами в зависимости от ситуации.

Понимая, что встречное судно идет против течения и огибает

мыс Трипкок, лоцман "Байуэлл Касл" Дике решил, что оно отвернет к северному (левому) берегу реки, где отливное течение было, по его мнению, намного слабее. Поэтому он намеревался приблизиться к южному берегу реки и разойтись с колесным пароходом левыми бортами. Но капитан "Принцессы Алисы", имевший права лоцмана, был иного мнения: он принял решение не пересекать курс встречного судна и продолжать идти вдоль южного берега. Но почему-то Гринстед проявил определенную нерешительность и слишком поздно стал перекладывать руль на левый борт. Когда судно вышло из-за прикрытия мыса, мощное течение вынесло его на стремнину реки. На "Байуэлл Касл" теперь видели зеленый огонь правого борта "Принцессы Алисы", он был подставлен под удар. Лоцман Дике мог спасти положение, если бы быстро повернул влево, но руль "Байуэлл Касл" был уже положен на правый борт. Столкновение стало неизбежным. За несколько секунд до столкновения с обоих пароходов послышались окрики, требования уступить дорогу, проклятия и ругательства.

Заметим, что, если бы дело происходило в дневное время, столкновения наверняка не случилось бы, оба судоводителя поняли бы намерения друг друга. Но к моменту сближения пароходов наступила темнота, и каждый из капитанов мог судить о курсе встречного судна только по положению ходовых огней, они не поняли маневров друг друга. Гудки для предполагаемых изменений курса в те годы на Темзе еще не применялись.

Угольщик своим прямым, как старинный угольный утюг, форштевнем ударил в правый борт "Принцессы Алисы" чуть позади гребного колеса. Нос парохода вместимостью почти полторы тысячи регистровых тонн, разрушив машинное отделение, фактически разрезал корпус судна пополам...

Перед столкновением капитан Гринстед, находившийся на ходовом открытом мостике, расположенном между кожухами гребных колес, крикнул неистовым голосом в открытый люк машинного отделения: "Стоп, машина!" Видя, как в сумерках на его пароход надвигается исполинский клин форштевня угольщика, он вскинул руки и произнес:

"О Боже!" В это время рулевой потянул вниз рукоять парового гудка. Его звук не заглушил рев тысячной толпы.

После удара нос "Байуэлл Касл" некоторое время удерживался в пробоине борта "Принцессы Алисы", которая еще держалась на плаву. Но капитан угольщика Томас Харрисон совершил непоправимую ошибку: он дал в машинное отделение команду: "Полный задний ход!" Форштевень парохода выдернулся из пробоины, куда мощным каскадом хлынула вода. Действие

этой трагедии длилось всего 4 минуты. Как только "Байуэлл Касл" отошел назад, корпус "Принцессы Алисы", разрубленный форштевнем почти пополам, переломился на две части, которые погрузились на дно Темзы.

Сразу же после столкновения все, кто находился в салуне и салонах "Принцессы Алисы", бросились к дверям. В давке их не смогли сразу открыть: они открывались внутрь помещений.

При погружении носовой части парохода взорвались паровые котлы, десятки людей обварились паром. Река в месте столкновения судов была усеяна барахтающимися телами. Ища спасения, люди хватались друг за друга и топили друг друга. Тонули целыми семьями, тонули сотнями. Люди путались в своих длинных одеждах, захлебывались и шли ко дну. Над темной гладью Темзы поплыли деревянные обломки, скамейки, сотни чепцов, цилиндров, тростей, котелков и корзин от снеди для пикника. Отливное течение уносило все это в сторону моря.

"Байуэлл Касл" приблизился к месту, где тонули люди, и, став на якорь, спустил на воду шлюпки. С его борта бросили на воду имевшиеся швартовные концы и тросы. Но это дало возможность спастись немногим, так как сильное отливное течение уносило умевших плавать людей вниз по реке.

Когда нос угольщика вонзился в борт "Принцессы Алисы" и некоторое время, пока капитан Харрисон не дал машине полный задний ход, удерживался в пробоине, люди могли бы перебраться на борт "Байуэлл Касл", не будь он в балласте. Взобраться на его высокий отвесный борт было невозможно, это удалось лишь одному человеку. Им оказался некий Джордж Линнекар, прослуживший в королевском флоте 12 лет. После удара он по штагу трубы долез до якорной цепи угольщика и по ней перебрался на его борт. Команда "Байуэлл Касл" спасла с воды 63 человека, а всего спасшихся оказалось около двухсот. Многих подобрал с воды экскурсионный пароход "Дюк оф Тек", принадлежавший той же компании, что и "Принцесса Алиса". Он подошел к месту столкновения через 10 минут.

Весть о разыгравшейся трагедии быстро донеслась до Лондона. Ночью сотни людей с зажженными факелами пришли к зданию компании "Лондон стимбоут", чтобы узнать о судьбе своих близких, отправившихся на экскурсию на "Принцессе Алисе".

Внезапность катастрофы в обстановке охватившей людей паники обернулась огромным числом человеческих жертв. Сколько людей погибло при этом столкновении, точно никто не знает, потому что неизвестно, сколько дополнительных пассажиров село на "Алису" в Грэйвсэнде. Считают, что всего на

борту судна в обратном рейсе находилась почти тысяча человек.

Поиски тел погибших начались той же ночью при луне и велись целую неделю. Из реки, в разных ее местах, извлекли 630 утопленников, включая 8 из 14 членов экипажа "Принцессы Алисы". Тело капитана Гринстеда нашли на пятый день на дне у причала Вулвича. Сколько трупов не было обнаружено, сказать никто не мог. Тех, кого не опознали родные и близкие, похоронили близ Лондона в братской могиле.

Кто же был виновен в трагедии? Сами англичане по этому поводу ведут споры и поныне. О гибели "Принцессы Алисы" опубликовано в Англии множество статей и книг, наиболее подробная из которых написана Гевином Трустоном и называется "Великая темзенская трагедия". Он тщательно изучил материалы следствия, исследовал архивы и письма частных лиц. Трустон опросил 25 очевидцев трагедии, последний из которых умер в 1966 году. Однако и он не смог дать точный ответ, на ком лежит вина за эту страшную трагедию. Парламент уполномочил управление торговли Великобритании провести официальное расследование катастрофы. Дело о столкновении судов слушалось три недели. Эксперты высказали свои соображения, и суд присяжных признал виновными обоих капитанов.

Вскоре дело пересматривалось в Адмиралтейском суде, который пришел к выводу, что вина полностью лежит на погибшем капитане "Принцессы Алисы". Судьи установили, что в момент столкновения на ее руле нес вах ту человек, который не являлся членом экипажа. Им был двадцативосьмилетний Джон Айрес, заменивший рулевого Джона Хонгуда в обратном рейсе при отходе "Принцессы Алисы" из Грэйвсэнда. У штатного рулевого было назначено свидание с девушкой, и он попросил своего друга подменить его, обещав заплатить ему четыре шиллинга в Лондоне на следующий день. Капитан Гринстед, зная, что Айрес раньше служил матросом, согласился на такую замену и поставил его на руль. Этого факта и того, что капитан "Принцессы Алисы" не пожелал разойтись на встречных курсах с "Байуэлл Касл> левыми бортами, оказалось вполне достаточно, чтобы апелляционный суд признал погибшего капитана Гринстеда виновным Джон Айрес заявил на суде, что капитан после удара в борт залез на кожух гребного колеса и пытался руководить спасением гибнущих в воде людей.

Великая темзенская трагедия не прошла даром. Во время работы следственной комиссии управлением торговли был учрежден специальный комитет, которому поручили выработать рекомендации по обеспечению безопасности плавания. Эти рекомендации легли в основу правил плавания по Темзе и позже,

в 1899 году, - Международных правил для предупреждения столкновения судов в море. Рекомендации комитета гласили: каждое судно, вне зависимости от его размера и преимуществ, должно придерживаться правой стороны фарватера; любое судно, пересекающее реку и совершающее поворот, принимает на себя полную ответственность за безопасность сближения и не должно мешать другим судам.

В наше время эти рекомендации действуют в виде статьи 9-й Международных правил по предупреждению столкновения судов и звучат следующим образом: "Судно, следующее вдоль узкого прохода или фарватера, должно держаться внешней границы прохода или фарватера, которая находится с его правого борта настолько близко, насколько это безопасно и практически возможно".

Трагическая гибель "Принцессы Алисы" впервые показала англичанам, что почти все пассажирские речные пароходы плавают, фактически не имея спасательных средств. Изданные в стране законодательства привели к тому, что суда стали оборудовать большим числом спасательных шлюпок, плотов, скамеек, буев и кругов. После гибели "Принцессы Алисы" шире стали делать проходы и трапы, а двери навешивать в судовых общественных помещениях и каютах таким образом, чтобы они распахивались только наружу.

ЧАШКА КОФЕ

29 января 1895 года, в 3 часа дня, лайнер "Эльба", принадлежащий судоходному обществу "Северогерманский Ллойд", отошел от пассажирского пирса Бремерхафена и взял курс на Нью-Йорк согласно расписанию. На борту судна, помимо срочного груза и почты, находилось 354 человека: 50 пассажиров первого и второго класса, 149 пассажиров палубного класса, 155 членов экипажа и два лоцмана: немецкий - для проводки по Везеру и английский, который должен был ввести "Эльбу" в доки Саутгемптона, там лайнер должен был принять на борт остальных пассажиров и почту в Америку.

На линиях Северной Атлантики "Эльба", как и ее сестры и братья "Вера", "Фульда", "Эмс" и "Эйдер", считалась весьма популярным у пассажиров лайнером. Она была вместительна - 4 510 регистровых тонн, комфортабельна и быстроходна. Ее построили в 1881 году в Англии на верфи "Джон Элдер и компания". "Эльба" имела мощную паровую машину, которая позволяла развивать ход до 17, 5 узла. Длина парохода составляла 127, 5 метра, ширина - 13, 6 метра и высота борта - 10, 6 метра.

В этом рейсе через Атлантику, который по счету был сто шестьдесят восьмым, лайнером командовал один из опытнейших судоводителей "Северогерманского Ллойда" сорокапятилетний капитан Курт Госсель.

Вечером 29 января "Эльба" благополучно обошла плавучий маяк "Боркумрифф", спустя пять часов миновала плавучий маяк "Хаак". Потом, обогнув мыс Хук-ван-Холланд, она взяла курс на Ла-Манш.

Зима 1895-1896 года в Северной Европе выдалась необычной - частые штормы, снежные бури и сильные морозы. Ночь застала "Эльбу" в Северном море. Дул ледяной северо-восточный ветер, температура воздуха упала до минус семи градусов по Цельсию. На бортах и палубах лайнера, везде, куда попадали брызги волн, образовывалась ледяная корка. "Эльба" шла шестнадцатиузловым ходом, время от времени подавая белые ракеты, таким образом предупреждая многочисленные рыбацкие суда о своем присутствии в районе их лова.

В 4 часа утра на вахту заступил третий штурман Штольберг. На ходовом мостике лайнера находились также старший помощник капитана и два впередсмотрящих.

В 5 часов 30 минут впередсмотрящий заметил по левому борту чуть впереди траверза топовый и зеленый бортовой огни

встречного парохода. Расстояние до него составляло не более двух миль.

Встречный пароход находился слева по носу "Эльбы" и должен был, согласно правилам плавания, уступить ей дорогу. Третий штурман лайнера быстро определил, что пеленг на это судно не меняется. Было ясно: курсы обоих судов пересекаются.

Суда продолжали сближаться, расстояние между ними сократилось уже в два раза, но встречный пароход продолжал следовать прежним курсом...

У немцев создалось впечатление, что незнакомец упорно не хочет уступить дорогу, что-то выжидая и, видимо, рассчитывая, что это должен сделать, вопреки правилам, лайнер. И хотя расстояние между сближавшимися судами уже сократилось до полумили, пеленг на зеленый огонь встречного парохода по-прежнему не менялся.

Третий штурман продолжал терпеливо ждать. Он не мог себе даже представить, что с незнакомого судна могли не заметить стотридцатиметровую махину лайнера со множеством светящихся иллюминаторов и с ярко горевшими ходовыми огнями.

"Неужели этот нахал надеется, что мы изменим курс и уступим ему дорогу?" - думал про себя Штольберг, вспоминая формулировку статьи Международных правил плавания. Напряжение нарастало. Старший помощник капитана приказал матросу дать в воздух белую ракету. Но, к изумлению немцев, незнакомец продолжал следовать прежним курсом. Нужны были железные нервы, чтобы вести лайнер тем же курсом. На мостике "Эльбы" уже начали прикидывать, куда отвернуть, чтобы пропустить нахального незнакомца.

В это время с правого борта "Эльбы" появилось несколько белых огней рыбацких судов, и немцы поняли, что если им изменить курс вправо, то, значит, по меньшей мере, придется лишить рыбаков сетей. Встречному пароходу нужно было чуть взять вправо, чтобы пройти у "Эльбы" по корме. Но он этого не сделал даже тогда, когда лайнер дал предупредительный гудок... Незнакомец неотвратимо надвигался на "Эльбу" из темноты. Уже без труда можно было различить, что это был обычный угольщик, тонн на пятьсот, не более, с узкой длинной трубой, с двумя мачтами, с небольшой надстройкой и двумя трюмами. Старший штурман "Эльбы" сорвал с переборки рупор, выскочил на левое крыло мостика и крикнул: "Чего вы, собственно говоря, добиваетесь, вы, там?!"

На верхнем открытом ходовом мостике незнакомого парохода метнулась в сторону от рулевого колеса фигура человека в тулупе. Он замахал руками, перегнулся через поручни и стал

кричать вниз на палубу что-то по-английски. На палубу угольщика выскочил откуда-то другой человек и закричал (тоже по-английски): "Право на борт!" Было видно, как рулевой в тулупе лихорадочно завертел штурвал...

Старший штурман "Эльбы" бросился к тумбе машинного телеграфа, рванул его ручки на "Стоп" и потом на "Полный назад".

Неизвестное судно уже начало валиться вправо, но, имея значительный ход, ударило форштевнем в левый борт "Эльбы" почти под прямым углом. Удар пришелся чуть позади машинного отделения. Прямой форштевень угольщика вошел на 3 метра в корпус "Эльбы", и, поскольку в момент столкновения лайнер имел большой ход, нос ударившегося парохода силой инерции хода лайнера резко рвануло влево. При этом угольщик, выходя из пробоины, выломал несколько шпангоутов и сорвал обшивку, затем ударился своим правым бортом в проносившийся мимо борт "Эльбы" и остался недвижим, раскачиваемый с борта на борт свежим норд-остом.

"Эльба" пронеслась по инерции несколько сот метров и тоже остановилась. В ее борту зияла пробоина высотой 5 и шириной 7 метров. На 2, 5 метра она была ниже ватерлинии. Форштевень угольщика повредил поперечную переборку между машинным отделением и кормовым трюмом. Водой заполнялись одновременно два отсека. Лайнер начал быстро крениться на левый борт.

Капитан "Эльбы" Курт Госсель был разбужен у себя в каюте от удара столкнувшихся судов. Почти раздетый, он выскочил из каюты, прибежал на мостик и взял командование лайнером в свои руки. Третьему штурману он приказал осмотреть повреждения и доложить обстановку. Старший помощник получил приказание разбудить пассажиров, подать визуальный сигнал бедствия и приготовить все шлюпки к спуску на воду.

Узнав о величине и характере пробоины, капитан Госсель передал команду в машинное отделение: "Средний ход вперед". При этом он положил руль лайнера на левый борт. Этим маневром он пытался уменьшить давление воды на пробитый борт и снизить ее поступление внутрь корпуса. Это была последняя команда, которую выполнило машинное отделение "Эльбы" Через 5 минут после этого все машинисты, кочегары и механики вынуждены были покинуть свои посты. Вода залила динамо-машины, произошло короткое замыкание электросети: "Эльба" погрузилась в темноту.

После этого капитан Госсель отдал свою последнюю в жизни команду. "Спустить на воду шлюпки".

Стюарды бегали по проходам и коридорам лайнера, стучали в

двери кают, будили и поднимали на ноги спавших пассажиров. Им некогда было каждому объяснять, что судно тонет и что нужно как можно быстрее выходить на верхнюю палубу. Со сна пассажиры не сразу могли осознать грозившую им опасность. Одни начинали церемонно одеваться, складывать свои чемоданы, другие, выскочив в чем попало на мороз, снова бежали вниз одеться.

Спустить на воду шлюпки оказалось почти невозможным делом, тали обледенели на морозе, и их оставалось только рубить топором Лишь три из десяти имевшихся на борту "Эльбы" шлюпок сумели спустить на воду Сильной волной была разбита о борт парохода первая шлюпка. Все пассажиры, которые находились в ней, упали в ледяную воду и погибли. Вторая шлюпка перевернулась вверх килем, едва коснувшись воды Все ее пассажиры также погибли.

Первые 15 минут после столкновения на "Эльбе" поддерживался относительный порядок Но когда пассажиры поняли, что шлюпки спустить не успеют, началась паника. Драма длилась всего 25 минут. Спущенная на воду третья шлюпка едва успела пройти на веслах сто метров, как "Эльба" опрокинулась на левый борт и кормой пошла ко дну. Спасшиеся в этой шлюпке отчетливо видели на уходившем под воду мостике фигуру капитана Госселя с факелом в руке Капитан погиб со своим кораблем Свинцовые волны Северного моря скрыли от людских глаз страшные сцены отчаяния и ужаса, которые разыгрывались в чреве парохода.

В темноте ночи ледяной норд ост гнал к берегам Европы обледенелые трупы людей, обломки кораблекрушения и одну шлюпку, в которой были люди.

Полуодетым, оцепеневшим от мороза, непрестанно заливаемым волнами - людям некому было помочь Пароход, погубивший "Эльбу" почти со всеми ее пассажирами, скрылся в ночи.

В шлюпке находилось 19 человек Анна Бекер - пассажирка из Бремена, которую вытащили из воды, когда "Эльба" скрылась в волнах, трое пассажиров мужчин, старший механик Ньюссел, третий штурман Штольберг, лоцман-англичанин Гринхам и двенадцать немецких матросов. Все они были на грани смерти от холода и истощения сил, когда в 11 часов утра их случайно заметил Вильям Райт - капитан английского рыбацкого смака "Уаилдфлауэр" Спасенные были доставлены в порт Лоустофт на восточном побережье Англии.

Необычный характер столкновения, потопление первоклассного немецкого лайнера и гибель 335 человек

всколыхнули всю Северную Европу Рассказы очевидцев катастрофы казались страшной фантазией.

В Бремерхафене морское ведомство торгового флота Германии начало расследование Непосредственные очевидцы начала и конца катастрофы - третий штурман "Эльбы", матрос Зиберт, который нес вахту впередсмотрящим, английский лоцман Гринхам и другие члены экипажа погибшего лайнера - под присягой дали свои показания Ждать пришлось недолго Вскоре выяснилось, что "Эльбу" протаранил английский грузовой пароход "Крати" водоизмещением всего 475 тонн.

По требованию германских властей Британское адмиралтейство также вынуждено было начать расследование катастрофы Не прошло и недели, как на свет выплыли такие факты, что репутация моряков английского торгового флота оказалась сильно подмоченной.

Вот коротко то, к чему сводились показания, взятые под присягой у команды "Крати".

В 23 часа 29 января 1895 года этот пароход под командованием капитана Гордона с командой из 12 человек и с грузом угля вышел из Роттердама в Абердин Судно шло со скоростью 9 узлов, которая для его машины мощностью 73 лошадиные силы была почти предельной.

После 4 часов утра на вахту "Крати" заступил штур ман Крэг Пробыв на мостике полтора часа, он вместе с впередсмотрящим спустился сварить кофе На мостике остался один рулевой Он поднял от холода воротник тулупа и правил по компасу, мечтая о чашке горячего кофе Из оцепенения рулевого "Крати> вывел крик старпома "Эльбы" Матрос оторвал от компаса глаза и увидел перед собой длинный, освещенный множеством иллюминаторов борт двухтрубного лайнера с четырьмя мачтами. Это оказалось для него настолько неожиданным, что он бросил штурвал и стал звать на помощь штурмана. Последний, выскочив на палубу и тоже толком не понимая, что происходит, отдал рулевому команду: "Право на борт!" Едва "Крати" послушался руля, как суда столкнулись.

Удар был настолько сильным, что на мостике угольщика никто не смог устоять на ногах. Рулевого с такой силой бросило на штурвальное колесо, что оно сломалось, а он с рукоятью в руке бросился по трапу вниз, на палубу... Один матрос, спавший в кающе на баке, получил сильное ранение.

Капитан Гордон заявил на суде, что в тот момент он был убежден, что судно, с которым он столкнулся, благополучно продолжает свой рейс. Он даже не пытался выяснить, нужна ли его помощь. Он изменил курс на Мааслунс для постановки судна

в сухой док для ремонта.

Несмотря на такие вопиющие факты, выявившиеся при разборе катастрофы, Британское адмиралтейство пыталось возложить часть вины на "Эльбу". Англичане заявили, что вахтенный штурман виновен в том, что ничего не предпринял, видя неизбежность столкновения судов.

Долго шел спор по выяснению доли вины погибшего лайнера. И до сих пор неизвестно, как этот вопрос был окончательно решен. Ясным и неопровержимым остался факт: безответственное поведение штурмана "Крати" Крэга, явившееся причиной столкновения. Он и капитан Гордон предстали перед судом. Они были лишены судоводительских дипломов и получили сроки тюремного заключения. Пренебрежение к исполнению своих служебных обязанностей и к долгу оказать гибнущим на море людям помощь со стороны этих двух офицеров долгое время вредило репутации английских моряков.

Долгие годы моряки северных портов Европы вспоминали чашку кофе, стоившую 335 человеческих жизней и прекрасного корабля.

КРОВАВОЕ КОРАБЛЕКРУШЕНИЕ

Было еще темно, когда Оскар Хендерсон, капитан английского парусного барка "Кромантишир", поднялся на палубу. Судно приближалось к району острова Сейбл. Над океаном опустился туман, с северо-востока шла крутая зыбь. Еще накануне вечером Хендерсон приказал вахтенному штурману разбудить его, если видимость ухудшится. Так оно и случилось - "Кромантишир" попал в туман, которым почти всегда окутан коварный Сейбл, этот легендарный "Остров призраков". Капитана беспокоила не только близость его опасных песчаных отмелей, сколько вероятность столкновения здесь с другим судном.

Судно шло правым галсом, без верхних парусов и с зарифленными брамселями. Отданный с кормы лаг показывал скорость 5-б узлов. Каждые две минуты с носовой части корабля раздавался протяжный, чуть приглушенный туманом звук туманного горна.

Вахту нес молодой третий штурман Александр Стюарт. Он слушал рассказ капитана о трудностях плавания в тумане, об опасностях, таящихся на "Кладбище Северной Атлантики", и подробности недавнего столкновения у Сейбла двух немецких пакетботов.

- Интересно, Стюарт, то, - говорил Хендерсон, - что оба парохода принадлежали одной компании. Один из них, "Гейзер", имел вместимость около двух тысяч тонн, а второй - "Трингвалла" - на полтысячи больше. Капитаны Моллер и Ламб хорошо знали друг друга и, говорят, были даже друзьями. Один другого заметил сквозь туман уже перед самым столкновением. Они успели дать машинам сигнал "Стоп", но инерция была слишком велика - ведь шли полным ходом... Моллер положил руль на правый борт, а Ламб - на левый, ну как сговорились, черт подери! "Трингвалла" носом вошла в правый борт "Гейзера" под прямым углом чуть позади грота. Пароход оказался почти разрезанным пополам. Он продержался на плаву всего семь минут... Смогли спустить три шлюпки, одна из них, кажется, перевернулась С "Гейзером" ушло на дно более ста душ. Это было на вахте старпома, Моллер ушел спать за два часа до столкновения Ламб в это время тоже спал, и вахту там тоже нес старпом. Да, если бы не прочная таранная переборка "Трингваллы", было бы дело! Ведь судно Ламба тоже стало тонуть, а у него на борту, помимо команды, находилось почти полтысячи человек. Немцам еще здорово повезло, что в тот день "Трингвалла" повстречала в море "Висланда", что стоит на южноамериканской линии Ламб успел всех пересадить на него.

Хендерсон не успел окончить свой рассказ. На палубе появилась жена капитана. Ее разбудил звук туманного горна

- Оскар, у меня какое-то странное предчувствие, я боюсь. Смотри, какой туман! Вдруг в нас кто-нибудь врежется

- Ничего не поделаешь, здесь всегда туманы В нас никто не врежется - мы на своей трассе Здесь все суда идут в одну сторону, - ответил Хендерсон

Начинало светать, и туман немного поредел Чтобы согреться, женщина стала ходить вдоль правого борта, от кормы до бака и обратно. Через некоторое время она снова подошла к штурвалу и сказала мужу

- Мне почудилось, что я сейчас слышала гудок парохода, там, где-то впереди.

Капитан и штурман прислушались.

- Нет, это тебе послышалось, никакого гудка нет, - ответил Хендерсон.

- У меня хороший слух, Оскар, это пароходный гудок, - не согласилась жена капитана и пошла вниз в каюту проведать своих двух младенцев.

Как только она ушла, Стюарт услышал отдаленный низкий бас гудка парохода. Он доносился издалека, со стороны левого крамбола. Через минуту он был уже слышен яснее, еще через минуту - совсем отчетливо По мощному звуку гудка можно было предположить, что это большой пароход Вдруг с бака "Кромантишира" раздался истошный крик впередсмотрящего - матроса первого класса Хэлли- "Судно слева по носу!"

Капитан Хендерсон увидел впереди бушприта своего барка вынырнувший из тумана длинный черный корпус судна с четырьмя мачтами без парусов. Оно с большой скоростью двигалось под острым углом слева направо по отношению к курсу "Кромантишира". Капитан подбежал к штурвалу и со всей силой начал его быстро крутить

В это время с бака послышался звон разбиваемого стекла, треск ломающегося дерева, свист лопнувших стальных штагов корабля.

Наклонный бом-утлегарь "Кромантишира", выступавший перед его форштевнем на 15 метров, словно копье великана, пронзил шлюпку, стоявшую на кильблоках впереди ходового мостика неизвестного судна, разрушил мостик и обломился в развороченной средней надстройке. Оставшимся утлегарем в щепы были разбиты еще две шлюпки, и когда обломился и он, стальной бушприт корабля, как таран, пропорол верхнюю часть борта судна на протяжении полусотни метров.

Удар при столкновении был скользящим, под острым , углом,

причем каждое из судов в этот момент двигалось вперед. "Кромантишир" шел шестиузловым, а пароход, как выяснилось потом, семнадцатиузловым ходом.

Правый становой четырехтонный якорь "Кромантишира" был приготовлен к отдаче и висел над клюзом. По иронии судьбы этот "символ надежды" и погубил оказавшееся под носом "Кромантишира" судно. Скользя вдоль правого борта незнакомца в сторону его кормы, барк всадил рог своего якоря в обшивку парохода и содрал ее в нескольких местах у самой ватерлинии При этом якорь, выбив около двух десятков иллюминаторов нижней палубы и сделав большую дыру в корпусе парохода позади его машинного отделения, зацепился лапой за один из шпангоутов Якорь-цепь лопнула, и якорь остался торчать в разорванном борту ниже ватерлинии Острый форштевень "Кромантишира" пробил чужой борт ниже уровня воды и вошел внутрь корпуса на 5 метров позади второй грот-мачты. Площадь пробоины составляла несколько квадратных метров. Со скрежетом столкнувшиеся суда, еще раз ударившись бортами, из-за большой силы инерции своих масс расцепились, и неизвестный четырехмачтовый пароход без парусов промчался дальше в туман

Так началась одна из самых тяжелых драм в истории торгового судоходства на море Это произошло около 5 часов утра 4 июля 1898 года примерно в 60 милях к югу от острова Сейбл.

Прежде чем объяснить, почему столкнулись суда, расскажем о пароходе, который неожиданно появился перед форштевнем "Кромантишира" Это был французский лайнер "Ла Бургонь" фирмы "Компани женераль трансатлантик", построенный в 1885 году Его регистровая вместимость составляла 7395 тонн, длина - 150 метров, ширина - 15, 8 метра, высота борта - 10, 5 метра. Паровая машина обеспечивала судну мощность 9 800 лошадиных сил. Лайнер мог развивать скорость до 18 узлов. Его пассажирские помещения, размещенные на четырех палубах, могли принять полторы тысячи человек. "Ла Бургонь" являлась серийным пакетботом; вместе с "Ла Шампанью" и "Ла Гасконью" она обслуживала североатлантическую линию. Эти суда имели хорошо оборудованные каюты для пассажиров первого и второго класса, с электрическим освещением, и несколько отсеков для перевозки эмигрантов.

Утром 2 июля 1898 года "Ла Бургонь" вышла из Нью-Йорка в Гавр. На ее борту находилось 725 человек: 191 пассажир первого класса, 125 пассажиров второго класса, 281 - третьего класса и 128 членов экипажа. Среди пассажиров был известный русский борец Юсупов, который после выступления в Америке возвращался в Европу.

Вечером 3 июля на подходе к острову Сейбл судно попало в густой туман. Всю ночь на 4 июля лайнер шел в тумане полным ходом, неся ходовые огни и подавая туманные сигналы паровым гудком. Сейчас уже никто не сможет объяснить, почему "Ла Бургонь" шла в этом, столь оживленном, районе судоходства на большой скорости и почему она оказалась на 160 миль севернее трассы, рекомендованной для судов, идущих на восток. Фактически пароход оказался на трассе парусных судов, совершавших плавание из Европы в Америку. Пароходом командовал опытный и весьма уважаемый на французском флоте капитан Делонкль. Он пришел на службу в "Компани женераль трансатлантик" в 1894 году лейтенантом военного флота, участвовал в морских кампаниях Франции. В свои 44 года он имел отличнейшую репутацию, орден Почетного легиона, обладал огромной энергией, выдержкой, знанием морского дела и высокой культурой. На "Ла Бургони" Делонкль совершал свой второй рейс, а до этого командовал лайнерами "Ла Шампань" и "Нормандия". Но почему он проявил столь большую неосторожность в этом плавании, ответить трудно.

С рассветом 4 июля туман стал густым, как молоко, и впередсмотрящие с бака и фор-марса уже в 30 метрах не могли ничего различить. Но "Ла Бургонь", окутанная туманом, словно саваном, неслась семнадцатиузловым ходом навстречу своей гибели. Мерно раздавался гулкий стук машины, и каждые две минуты уносились в туман протяжные гудки парохода.

Около 5 часов утра впередсмотрящий с марса "Ла Бургони" услышал звук туманного горна парусного судна. Матрос тут же доложил об этом на мостик вахтенному штурману. Далее все произошло настолько быстро, что штурман Делинж не успел даже что-нибудь предпринять, чтобы разойтись с судном, сигнал которого был услышан вблизи прямо по курсу. Увидев выступившие из тумана паруса, он положил руль "лево на борт" и дал машине сигнал "Товсь". Но суда столкнулись раньше, чем "Ла Бургонь" успела отвернуть в сторону или застопорить свою машину. Лайнер успел дать только гудок.

Позже командор фирмы "Компани женераль трансатлантик" Аубер в своем рапорте на имя морского министра Франции писал:

"Нет никакого сомнения, что барк вышел из тумана тотчас же после того, как на "Ла Бургони" услышали звук его туманного горна. Неожиданность его появления и явилась главной причиной столкновения, хотя на лайнере и были тотчас же приняты меры избежать его: руль положен "Лево на борт" и в машинное отделение передан телеграфом сигнал "Товсь". Но все

последующее произошло настолько быстро, что не представилось ника- кой возможности сделать какой-либо маневр. Принятые вахтенным штурманом меры предосторожности ясно свидетельствуют о надлежащем внимании его, но, к сожале- нию, избежать столкновения было невозможно".

Бушпритом "Кромантишира" на ходовом мостике лайнера были убиты штурман Дюрон, впередсмотрящий на крыле мостика и рулевой. Несший вахту Делинж сумел через обломки разрушенного мостика добраться до уцелевшей тумбы машинного телеграфа и перевести его рукоятки на "Стоп".

В пробоину корпуса "Ла Бургони" устремилась вода. Она вливалась рекой в котельное отделение парохода. Один из кочегаров бросился наверх доложить об этом капитану, а когда вернулся, то отделение уже было заполнено водой. Часть системы паропроводов оказалась порванной, и нескольких кочегаров обварило паром.

От удара при столкновении на палубу "Кромантишира" рухнули фор-стеньга и грота-брам-стеньга. При падении они увлекли с собой два рея и порвали часть такелажа. Потеряв бом-утлегарь, утлегарь и бушприт со всеми носовыми парусами, барк перестал слушаться руля. Людям, находившимся на борту "Кромантищира", не было причинено никаких повреждений, никто не получил даже царапины, и хотя в носовой части корабля появилась течь, вода залила только форпик. Благодаря водонепроницаемости таранной переборки барк остался на плаву.

До "Кромантишира" доносились сначала продолжительные, а потом прерывающиеся (из-за поврежденного паропровода) низкие гудки парохода. Потом донеслось несколько выстрелов ракетниц, и сквозь уже рассеявшийся туман можно было увидеть красные вспышки ракет. Капитан барка дал несколько гудков туманным горном и послал в небо несколько сигнальных ракет. Но раздавшиеся в ответ гудки парохода теперь едва можно было различить, их уносило в сторону. Пароход уходил...

Минуты через три после удара на разрушенном мостике "Ла Бургони" появился капитан Делонкль и вся палубная команда из кубриков высыпала наверх. Матросы получили приказ откачивать воду ручными помпами. Но лайнер уже имел крен на правый борт, и, зная ха рактер повреждений, Делонкль понимал, что судно спасти невозможно. Тем не менее он решил попытаться выбросить лайнер на песчаные отмели Сейбла, до которого было примерно 60 миль. Капитан перевел ручки машинного телеграфа с положения "Стоп" на "Полный вперед", приказал править по компасу курсом "Норд 10 градусов к осту". Несмотря на сильные разрушения в корпусе, перебитые паропроводы и панику в

котельном отделении, машина лайнера заработала, и "Ла Бургонь" рванулась вперед. Механики доложили на мостик, что топки второго котельного отделения будут залиты водой через 10 минут. На самом деле это случилось через 5 минут. Судно шло... С каждой минутой правый борт его оседал все глубже. Вода начинала заливать пароход через пробоины, еще только что находившиеся выше ватерлинии. Когда она залила топки, котельное отделение наполнилось едким угольным дымом.

Машина "Ла Бургони" остановилась, винт парохода перестал вращаться.

В наступившей тишине, прерываемой теперь лишь шипением вырывающегося из машины пара, на палубах "Ла Бургони" раздались крики...

Во время столкновения "Ла Бургони" произошел удивительный, почти невероятный случай с кочегаром Жозефом Одраном. Кочегару следовало заступить на вахту в 6 часов утра. За час до этого, в момент столкновения, его выкинуло из койки на палубу каюты. Не зная, что произошло, кочегар бросился в машинное отделение. Из пробоины хлестала вода, громко звонил машинный телеграф, к которому никто не подходил. Одран быстро сориентировался: если не задраить двери водонепроницаемых отсеков, судно погибнет. Когда Жозеф Одран задраил двери отсеков, то увидел, что все из машинного отделения по трапам побежали наверх. Старший механик крикнул ему: "Беги на палубу. Спасайся, если сможешь! Судно пойдет ко дну через десять минут!" - и вместе со вторым механиком побежал по решетчатым трапам наверх. Одран - за ними.

В это время в машинное отделение сверху через большой световой люк рухнула дымовая труба. Она разбила часть машины и сбила все трапы, раздавила старшего и второго механиков. Одрану сделалось жутко: выход наверх отрезан, снизу подступала вода. Крен парохода непрерывно увеличивался. "Как выбраться отсюда? - думал несчастный кочегар. - Ведь через пару минут эта адская клетка станет моим гробом".

В машине стоял страшный шум. Смешанный с паром горячий воздух обжигал легкие. Каскады воды бурлили среди поломанных механизмов. Выхода наверх не было. Выбраться через пробоину и вынырнуть у борта? Это отпадало: слишком большой напор воды. В самую последнюю минуту спасительная мысль осенила уже почти потерявшего надежду кочегара - вентилятор! Ведь внутри его есть скоб-трап и по нему можно выбраться на палубу! Напрягая все силы, по пояс в масленой воде, Одран пробрался к трубе вентилятора и через две минуты был уже на палубе.

Если Жозефу Одрану было страшно в машине, то увиденное на палубе привело его в ужас... Вся палуба "Ла Бургони" была забита людьми. Внизу, во всех коридорах и проходах, толпились испуганные пассажиры, пытаясь выйти из заливаемых помещений. Над всем этим хаосом разносился протяжный вой гудка "Ла Бургони"... Единственная уцелевшая шлюпка правого борта была переполнена. Пять шлюпок другого борта завалились из-за крена на палубу.

Одран прыгнул за борт и доплыл до шлюпки. В ней уже сидело более 50 человек. Кочегар сумел залезть в нее. Потом в эту шлюпку стали залезать другие пловцы, их было много... Шлюпка перевернулась. Одран снова оказался в воде. Через час его подобрала шлюпка "Кромантишира".

Когда машина "Ла Бургони" стала, капитан Делонкль приказал всем офицерам явиться на мостик. Отдав команду спасать на шлюпках в первую очередь женщин и детей, Делонкль пожал всем офицерам руку, попрощался с ними и остался на мостике один среди обломков.

Матросы начали снимать со спасательных вельботов брезенты, и пассажиры бросились занимать в шлюпках места. На лайнере было всего десять гребных судов, из которых три были разбиты в момент удара. Семь оставшихся, конечно, не могли вместить всех пассажиров и команду лайнера.

С момента столкновения прошло всего 5-7 минут, а на палубе парохода уже творилось что-то невообразимое. Не случайно это кораблекрушение в летопись морских катастроф вошло под такими названиями, как "кровавое кораблекрушение" и "варфоломеевское утро".

Хроники свидетельствуют, что на борту "Ла Бургони" среди пассажиров находилась часть команды одного австрийского парохода, который потерпел крушение у берегов Америки. Пережив одно крушение и спасшись просто чудом, эти люди снова предстали перед фактом неминуемой гибели. Проснувшийся в них звериный инстинкт лишил их человеческого облика. В тот момент, когда одни помогали женщинам сесть в шлюпки, поддерживали стариков и бережно передавали младенцев, австрийские моряки револьверами и ножами прокладывали себе дорогу к шлюпкам. Их примеру последовали итальянские эмигранты, которые составляли большую часть обитателей третьего класса. На палубе заблестели лезвия ножей...

Второй штурман руководил спуском одной из шлюпок левого борта. Он смог посадить в нее женщин и детей. Шлюпка находилась у борта, и глаголь-гаки ее талей еще не были отсоединены, когда с палубы по тросам стали спускаться

итальянцы. Невзирая на мольбы и крики матерей и плач детей, мужчины-эмигранты, стараясь спасти свою жизнь, потопили шлюпку: хрупкое суденышко не выдержало веса людей и наполнилось водой - матери с детьми оказались в воде. То же самое произошло и со второй шлюпкой.

Австрийцы пробивались сквозь обезумевшую толпу к большому катеру, который был закреплен на кильблоках по левому борту на носовой палубе. Не зная, как его нужно спустить, они столкнули его в воду и начали прыгать за борт.

Один из офицеров "Ла Бургони" с трудом разместил в одной из шлюпок левого борта группу женщин и детей. Он надеялся, что матросы позаботятся спустить эту шлюпку на воду, и занялся посадкой женщин в другую шлюпку. Но в шлюпке, где сидели женщины, заело блок кормовых талей, и она с сильным наклоном на нос так и осталась висеть, раскачиваясь на талях.

Лайнер продолжал валиться на правый борт, вода уже подступала к главной палубе. Из помещений третьего класса на шлюпочную палубу толпой лезли охваченные страхом полуодетые эмигранты. Попытки офицеров лайнера сдержать их натиск не имели успеха. Офицеров уже никто не признавал, повсюду царили анархия и беспорядок. В носовой части парохода, где матросы раздавали из большого ящика спасательные нагрудники, шли непрерывные драки, люди вырывали друг у друга эти, ставшие теперь на вес золота, предметы и в спешке надевали их на себя. Матросам "Ла Бургони" было не до объяснений, как правильно надевать и завязывать нагрудники. Позже выяснилось, что именно это многим пассажирам стоило жизни. Они завязали нагрудники слишком низко - по талии, вместо того чтобы закрепить их ремнями на уровне груди. Позже, в местах, где затонула "Ла Бургонь", нашли десятки трупов, которые плавали вверх ногами...

В одной из шлюпок, которая висела у борта на талях, стоял какой-то человек с безумным взглядом. Когда кто-нибудь из пассажиров приближался к шлюпке, он грозил им длинным кухонным ножом. Этот человек сошел с ума. Рулевому Девалю удалось подкрасться к нему сзади и оглушить ударом нагеля по затылку. Лишь после этого лейтенант Пишан начал спускать эту шлюпку на воду. В нее уже сели пассажиры, и она стала отходить от борта тонущего лайнера. Но в эту минуту пароход резко накренился на правый борт - и рухнула кормовая дымовая труба Сначала она упала на еще не спущенную шлюпку, а потом провалилась через световой люк в машинное отделение. Цепной оттяжкой падающей трубы перерезало пополам одну женщину. Эта ужасная картина произошла на глазах ее мужа, пассажира по

фамилии Арчард, и их двух детей. Арчарда выбросило в воду, дети его утонули. Он доплыл до плота и попытался на него взобраться. На него посыпались проклятья матросов "Ла Бургони", и он слышал, как один из офицеров (им оказался четвертый механик парохода) крикнул: "Черт с пассажирами! Пусть сами спасаются. Будь у меня пистолет, я бы их всех перестрелял!"

Позже, во время судебного разбирательства катастрофы, миру стали известны многие жуткие подробности этой трагедии.

Женщин и детей австрийцы и итальянцы оттеснили от остававшихся еще на борту парохода шлюпок. Эти шлюпки были последним шансом спастись. Матросы из команды "Ла Бургони" "не уступали" австрийским морякам, они силой вытаскивали пассажиров из шлюпок, толкали их обратно на палубу или сталкивали за борт. Позже на суде пассажир по имени Мак-Кеоун сообщил, что на его глазах итальянцы зарезали трех или четырех женщин, которые пытались сесть в шлюпки, и их тела ногами столкнули в воду. А пассажир Чарлз Дуттвейлер, пекарь из Германии, демонстрировал на суде ножевые раны, выше левого уха и на лбу, нанесенные ему кем-то из команды "Ла Бургони".

Финал драмы был уже близок - и с минуты на минуту "Ла Бургонь" должна была опрокинуться на правый борт. Ни водонепроницаемые отсеки лайнера, большая часть дверей в которые была закрыта, ни продольные переборки котельных отделений, делящие их на две части, не спасли лайнер от гибели. Его запас плавучести и остойчивости был на исходе...

До самой последней минуты на лайнере шла отчаянная борьба за жизнь... Те, кому не нашлось места в шлюпках, столпились на палубе под ходовым мостиком вокруг капитана. Делонкль ободрял этих несчастных советами, как нужно прыгать за борт, если судно начнет опрокидываться. Среди этого беспорядка и ужаса он был бессилен что-либо изменить. Этот человек, возвращения которого на берегу ждали жена и пятеро детей, не имея в душе никакой надежды на спасение, сохранял мужество и самообладание. Рядом с капитаном стоял пассажир, жену которого задавили в свалке у шлюпки, и держал на руках двух голых кричащих младенцев. На синеющих от холода детей кто-то набросил плед, снятый со своих плеч.

В это время рядом с ходовым мостиком матросы предпринимали последние попытки исправить сломанное устройство шлюпочных талей и спустить на воду последнюю шлюпку, для этого необходимо было освободить шлюпку и всем выйти из нее на палубу. Но, несмотря на объяснения и уговоры капитана и офицеров, ни один человек в этой шлюпке не двинулся с места: рядом стояла толпа, готовая каждую секунду

броситься на штурм освободившейся шлюпки. Эта шлюпка пошла на дно вместе с пароходом...

В течение последующих долгих месяцев и даже лет драма у острова Сейбл занимала почти всю мировую прессу.

Американская газета "Нью-Йорк Мэйл энд Экспресс" через два дня после гибели "Ла Бургони" констатировала: "Каков бы ни был приговор суда в отношении управления лайнером, как до столкновения, так и после, факт остается фактом: в истории трагедий на море, сохранившихся в памяти человечества, подобного еще не было".

А на полосе нью-йоркской "Тайме" стоял такой заголовок: "Это был французский корабль, и с него спаслась лишь одна женщина". К великому позору фирмы "Ком-пани женераль трансатлантик" это был факт. Из 200 женщин, 50 грудных младенцев и 30 детей постарше спаслась только одна женщина. Ее звали Виктория Ла-кассе, она ехала на "Ла Бургони" с мужем в кающе второго класса. В ту ночь Виктория Лакассе проснулась от гудков туманных горнов. Одевшись, она села в кресло, потом снова легла на койку. В момент столкновения ее выбросило на ковер каюты. Выбежав с мужем из каюты на палубу, они увидели толпу пассажиров с перекошенными от страха лицами. Полуголые люди в тумане походили на привидения. Супруги Лакассе, чтобы не оказаться раздавленными толпой, спрятались под трапом ходового мостика.

Через 10 минут после удара крен "Ла Бургони" достиг критического уровня. Уже невозможно было стоять на палубе. Несколько человек скатились с левого борта на правый через весь спардек между ходовым мостиком и помещением первого класса и упали в воду...

Вот подробности рассказа Виктории Лакассе:

"Мы решили перебежать из-под трапа на другой, более высокий борт. Судно вдруг начало сильно крениться. Сначала мы взобрались в шлюпку, где уже было много людей. Они никак не могли справиться с талями, и мы снова вылезли на палубу и побежали к корме, где были закреплены деревянные спасательные плоты. Едва мы успели добраться туда, как пароход стал резко валиться на борт. Нас сбросило в воду недалеко от плота. Мы вместе поплыли к нему. Я была почти уже без сознания, когда меня туда втащили. Со всех сторон плот окружали барахтавшиеся в воде люди. Взобраться на него смогли около двадцати из них. Пароход погружался кормой. Его нос поднялся над водой. Корпус судна уходил под воду со страшным шипением. Когда вода уже совсем стала его заливать, яростный водоворот подхватил сотни людей, живых и мертвых, увлекая их тела вниз. Сила водоворота

возрастала. К этому водовороту стало притягивать и наш плот. Но в эту минуту он ударился о какой-то большой плававший обломок, и направление его движения изменилось, и вскоре нас отнесло от опасности в сторону. Воздух вокруг нас был наполнен криками о помощи... Многие начинали плыть к плоту, но, увидя, что на нем нет места, оставляли свои попытки и исчезали в волнах. Потом туман рассеялся, и солнце осветило место происходившей драмы. Теперь рядом с нами плавали только обломки корабля, три плота и одна шлюпка, перевернутая вверх килем. За нее держались человек тридцать. Две другие шлюпки были далеко на горизонте. На шлюпку, где находились женщины, рухнула пароходная труба. Все эти женщины погибли. Другая шлюпка была перегружена настолько, что сорвалась с талей в воду... Через два часа мы увидели парус. Это был тот самый корабль, который потопил нас. Нам на плот бросили трос, который мы закрепили. Но из-за зыби он лопнул, так же как второй и третий, который нам бросали. Потом нам подали прочный толстый трос. Изможден- ные и еле живые, промокшие до нитки, мы были взяты на корабль "Кромантишир". У него был поврежден нос. Спустя 4 часа лайнер фирмы "Эллан лайн" - "Трешиан" - снял с корабля всех спасшихся и взял его на. буксир. 6 июля мы прибыли в Галифакс. Позже я узнала, что была единственной женщиной из числа спасшихся с "Ла Бургони"...

Перед тем как лайнер опрокинулся, капитан Делонкль, второй штурман Дюпон и рулевой Деваль поднялись на рузрушенный мостик. Вода уже подошла к их ногам. Жизнь парохода исчислялась теперь секундами.

Делонкль схватил линь малого аварийного гудка и потянул: над пароходом раздался пронзительный гудок, он пронесся над покрытым туманом океаном как крик агонии. Потом волны скрыли ходовой мостик лайнера.

Вот как описывал последние минуты "Ла Бургони" один из спасшихся пассажиров - швейцарец Найффелер:

"Раздался какой-то громкий треск, и корабль, опрокидываясь на правый борт, стал быстро уходить кормой в воду. Десятки людей, оставшиеся на палубах, стали прыгать за борт по мере того, как пароход погружался с шипением, окутанный паром. Оказавшись в воде, люди плыли к шлюпкам и, залезая в них, топили их..."

Среди плававших обломков люди боролись за жизнь. В большинстве такие поединки кончались в пользу смерти: над скрытым туманом морем раздавался последний крик, и человек исчезал в волнах. Так погиб русский борец Юсупов. Он не умел плавать. Рулевой Деваль при погружении судна попал в

водоворот и был увлечен под воду на глубину, как он говорил, около 20 метров. Он считал себя погибшим, но каким-то чудом смог вынырнуть на поверхность и залезть на днище перевернутой шлюпки.

Борьба за место в шлюпках и на плотах продолжалась еще несколько часов после погружения "Ла Бургони".

Оказавшиеся в воде люди подплывали к шлюпкам и пытались найти в них спасение. Но их безжалостно били по голове веслами и отпорными крюками, ударяли по ухватившимся за планширь шлюпки пальцам. Одному пассажиру, итальянцу по имени Мехелини Секондо, все же удалось залезть с воды в переполненную шлюпку. Но те, кто уже находился в ней, с яростью набросились на него с отпорными крюками. Секондо, получив несколько ударов, был буквально залит кровью с головы по пояс. Но он обладал недюжинной силой, хотя и был мал ростом. Из воды он поднял обломок весла и стал отбиваться от своих врагов. Дело кончилось тем, что он этим обломком убил пять человек...

Первые две шлюпки "Ла Бургони", которыми командовали матросы Жандро и Ле Корр, были спасены "Кро-мантиширом" около 6 часов утра, когда туман почти рассеялся. Капитан английского корабля писал в своем отчете: "Мы увидели две шлюпки, которые гребли к нам. Мы просигналили им подойти к правому борту и узнали от них, что погибший пароход назывался "Ла Бургонь", что он шел из Нью-Йорка в Гавр. Когда мы подошли ближе, повсюду на воде виднелись люди, которые цеплялись за плававшие обломки".

По мере того как на палубу корабля стали прибывать израненные, искалеченные спасшиеся, начала вырисовываться страшная картина гибели парохода. Хендерсон, чтобы принять на борт спасенных, выбросил около 30 тонн груза за борт. В полдень того же дня к борту "Кромантишира" подошел пароход "Грешиан", который направлялся из Глазго в Нью-Йорк. "Кромантишир" пришлось взять на буксир, без носовых парусов он был неуправляем, а в первом трюме уровень воды достигал 2, 5 метра.

Когда капитан Хендерсон произвел подсчет спасшихся с "Ла Бургони", то получил следующие цифры: 59 пассажиров (включая единственную женщину) и 105 членов экипажа. Всего 164 человека. Напомним, что на лайнере в момент выхода из Нью-Йорка было 725 человек:

597 пассажиров и 128 членов экипажа. Таким образом, число жертв этой катастрофы составляет 561 человек:

538 пассажиров и 23 члена экипажа. (Различные морские историки указывают число погибших по-разному:

597, 565 и 546 человек.)

Сразу же после того, как пароход "Грешиан" прибыл в Галифакс, по разбору катастрофы было назначено следствие. Показания очевидцев установили факты многих убийств на борту лайнера до его погружения и после - на плотах и в шлюпках. Виновные в убийстве австрийские моряки и итальянские эмигранты под конвоем были отравлены во Францию. Не в лучшем свете выглядели и спасшиеся члены команды "Ла Бургони". "Сравнение цифр числа погибших пассажиров и моряков лайнера - 538 и 23 - говорило не в пользу последних. Допрос свидетелей позволил установить личности и тех членов команды "Ла Бургони", которые также совершили зверские убийства на борту. Так, суд обвинил трех матросов палубной команды в том, что они ударили нагелем по голове кочегара Ле Жульена и сбросили его в воду, когда он пытался сесть в шлюпку раньше их. Спасшиеся пассажиры лайнера - американский священник Август Пурги, француз Шарль Лиебра и американец Христофер Брунен - заявили суду: "Французские матросы, спасая свою шкуру, как звери, набрасывались на беззащитных женщин и отгоняли их от шлюпок". В ответ на это представитель фирмы "Компани женераль трансатлантик" в Нью-Йорке Поль Фагуэт ответил: "Мы не верим, что это обвинение справедливо". Но ему пришлось замолчать, когда судьи попросили объяснить, где же 200 женщин, 50 грудных младенцев и 30 детей.

Единственное, что в какой-то мере реабилитировало французских судовладельцев в глазах мировой общественности, был факт гибели при исполнении служебных обязанностей всех (кроме одного) офицеров лайнера. Этим одним оказался штурман Делинж. В его адрес не последовало ни одного нарекания со стороны свидетелей катастрофы. Делинж признал факт, что "Ла Бургонь" в течение всей ночи шла в тумане полным ходом, неся включенными ходовые огни и все время подавая гудки. Но ответственность за это полностью лежала на капитане Делонкле, который погиб вместе со своим судном.

25 сентября 1898 года в Галифаксе с капитана "Кромантишира" полностью были сняты все обвинения.

"ОСТАНОВИТЕ ПАРОХОД!"

15 июня 1904 года в 10 часов утра жители Нью-Йорка стали свидетелями невероятного и страшного зрелища. В самом центре города по реке Ист-Ривер на огромной скорости шел охваченный огнем большой белый пароход. С бешеной скоростью в клокочущей пене воды вращались его гребные колеса, за кормой по реке стелился черный шлейф дыма, а на переполненной верхней носовой палубе под бравурную музыку оркестра пассажиры танцевали веселую польку...

Буквально опешив от такой картины, люди не верили своим глазам. С берегов Манхаттана и Бруклина раздавались крики: "Остановите пароход! Тушите огонь! Причаливайте к берегу!" Но пароход продолжал следовать вниз по реке в сторону пролива Лонг-Айленд. Его пытались догнать два паровых буксира и речной паром, который бросил свой маршрут на переправе через Ист-Ривер, но безуспешно.

С такого странного, небывалого еще в истории города происшествия начался этот день, вписавший еще одну страшную страницу в летопись морских катастроф. Жителям Нью-Йорка было хорошо знакомо название горевшего парохода. На его гигантских колесах золотыми буквами сияло "Gnl.Slocum".

История парохода вкратце такова.

Пассажирский колесный пароход "Генерал Слокам" построили на верфи компании "Дэвайн энд Бартис" в Бруклине в 1891 году по заказу нью-йоркской фирмы "Никербокер стимбоут компани" для обслуживания туристов на рейсах по рекам города и проливу Лонг-Айленд. Пароход имел регистровую вместимость 1 284 тонны, длину - 80 метров, ширину - 11 метров, осадку - 2, 6 метра. Паровая коромысловая машина мощностью 1400 лошадиных сил приводила в движение гребные колеса с поворотными плицами, которые сообщали судну скорость 18 узлов. На четырех палубах парохода могли разместиться 2 500 пассажиров.

Три верхние открытые палубы на "Генерале Слокаме" начинались от самого форштевня и заканчивались у среза кормы Салоны парохода были отделаны полированными панелями красного дерева, в них висели бронзовые люстры и стояли дубовые резные столы, диваны, кресла и стулья, обитые сафьяном и красным бархатом.

Вместе со своим "братом", пароходом "Гранд Рипаблик", "Генерал Слокам" являлся "последним из могикан" в эпохе колесных с деревянным корпусом пароходов США

Как уже упоминалось, "Генерал Слокам" обслуживал экскурсантов В его последнем трагическом рейсе пассажирами оказались германские эмигранты, поселившиеся лет двадцать назад в Манхаттане в нижней части Ист-Сайда, в районе Миддл-Вилледж. Это место, расположенное между 14-й стрит и вокзалом Хьюстон, до сих пор носит название "Малая Германия". Тем летом 1904 года немецкая община лютеранской церкви св. Марка в Нью-Йорке, отмечая семнадцатую годовщину своего существования в эмиграции, наняла "Генерала Слокама" для увеселительной прогулки в Саранчовую Рощу - живописный пригород Нью-Йорка на северном берегу острова Лонг-Айленд

Рано утром того злополучного дня пароход покинул свою стоянку на Гудзоне (Норт-Ривер) и, обойдя набережную Баттери, в 8 часов 20 минут пришвартовался к пирсу на реке Ист-Ривер, чтобы принять пассажиров.

15 июня 1904 года было будничным днем, и экскурсантами в основном оказались женщины и дети, мужчин насчитывалось меньше сотни. Приняв на борт 1 388 человек, "Генерал Слокам" в 9 часов 40 минут утра отошел от причала, развернулся и двинулся вниз по Ист-Ривер в сторону пролива Лонг-Айленд, подгоняемый сильным отливным течением В рулевой рубке стояли капитан, шестидесятисемилетний голландец Вильям Ван-Шайк, и рядом два его помощника - лоцманы Эдвард Уарт и Эдвард Уивер Через несколько минут судно должно было войти в узкий скалистый пролив, носящий название Хелл-Гейт, что переводится как "Врата ада" И по сей день это место считается самым опасным и трудным для плавания судов в районе Нью-Йорка. И хотя уже давно взорвана большая часть подводных скал на фарватере этого пролива, его извилистость в виде латинской буквы Z требует от судоводителей хорошего знания лоции и даже виртуозности, если учесть, что скорость приливно отливного течения, которое меняется два раза в сутки, здесь составляет 5-6 узлов. Течение прекращается один раз в сутки всего на четыре минуты.

Итак, "Генерал Слокам" приближался к "Вратам ада" Он шел западным фарватером между берегом Бруклина и островом Блэкуэлл, который сегодня носит имя президента Рузвельта Через двадцать минут после отхода от пирса на борту вспыхнул пожар Его первые признаки заметил один из пассажиров - одиннадцатилетний мальчик Проходя по нижней палубе вдоль левого борта позади гребного колеса, он почувствовал запах дыма, который просачивался сквозь щель в дверях запертой кладовой Мальчик сказал об этом матросу Джеку Кокли Тот открыл дверь кладовой, где хранились старые тросы, бочки с краской и машинным

маслом, посуда и сломанная мебель из салонов В большой деревянной бочке, в каких на пароход привозили стеклянную посуду, горела солома Матрос, чтобы сбить пламя, опустил в бочку что попалось под руку - мешок мелкого угля, которым повара парохода топили камбузную плиту, и решил отправиться за подмогой О происшествии он сообщил первому помощнику капитана Эдварду Фланагану, тот в свою очередь, видимо не желая брать на себя ответственность, поставил в известность старшего механика Бена Конклина Стармех, собрав группу из пяти-шести матросов и кочегаров, включил пожарный насос и раскатал по палубе рукав. Но как только открыли вентиль, шланг сразу же лопнул в нескольких местах из-за ветхости он не выдержал давления воды. Через несколько минут второй механик Эверетт Брэндоу приволок другой, более тонкий резиновый шланг Но использовать его не смогли, так как не нашли переходной муфты к насосу. За это время огонь из бочки воспламенил машинное масло и масляную краску, и очень быстро пламя из кладовой перекинулось на деревянные панели парохода и переборки. Напомним, что "Генерал Слокам" почти целиком был построен из дерева, и к тому же недавно его всего заново покрасили В то время безопасных огнестойких красок еще не знали и судно красили обычной масляной краской. Сухое, хорошо высушенное с годами дерево конструкций парохода под многими слоями старой краски горело, как хлопок. "Генерал Слокам" шел против ветра с отливным течением, и, чтобы не потерять управляемость на стремнине во "Вратах ада", капитан Ван-Шайк вел его на предельных оборотах машины. Скорость парохода на подходе к проливу равнялась 18 узлам Все это способствовало быстрому распространению огня наверх и в сторону кормы. Пассажиры, находившиеся на трех носовых палубах парохода, о пожаре и не думали, не ведал о нем и сам капитан, стоявший с двумя лоцманами в рулевой рубке. Оркестр продолжал играть, а пассажиры - танцевать.

Первый помощник капитана Фланаган доложил капитану о пожаре лишь спустя двадцать минут после того, как об этом ему сказал матрос Джек Кокли. Увидев вырывавшиеся с нижних палуб за гребными колесами языки пламени и стелившийся за кормой дым, Ван-Шайк понял, что его судно обречено на гибель.

Остановить пароход или посадить его на мель было невозможно, поскольку судно уже вошло в пролив и начинало совершать первый поворот. Если бы в эту минуту машину "Генерала Слокама" застопорили, течение его тут же бы развернуло лагом и отбросило на скалы "Врат ада". Выхода не было. Пылающее судно продолжало бешеную гонку навстречу

своей гибели.

Пламя расползалось словно при степном пожаре. Пассажиров мгновенно охватила паника, и на палубах "Генерала Слокама" начало твориться нечто неописуемое. Женщины кричали, заламывали руки, рвали на голове волосы. Все бросились искать в толпе своих детей. Истошные вопли, крики и плач сотен детей огласили все палубы парохода и окрестные берега, они заглушали шум паровой машины и удары плиц гребных колес о воду. Люди метались по пароходу от одного борта к другому, с палубы на палубу. На трапах началась давка. Повсюду царили паника и полная неразбериха. Теперь уже никто на пароходе не думал погасить огонь. Это было невозможно, так как половина судна полыхала, пламя стало распространяться и в сторону носа парохода. Люди бросились к спасательным цельнометаллическим шлюпкам, которым огонь был не страшен. Их на судне имелось шесть. Но спустить шлюпки на воду оказалось невозможным. Все они намертво присохли к кильблокам в результате многих покрасок и, более того, были прикреплены к ним толстой проволокой (видимо, эти шлюпки представляли большой соблазн для портовых воров). Помимо шлюпок на пароходе имелось около двух тысяч спасательных пробковых жилетов особой конструкции - так называемые "никогда не тонущие жилеты Конуэйлера". Но и эти крайне сейчас необходимые спасательные средства оказались недоступными для пассажиров, особенно для женщин. Они хранились на специальных стеллажах вдоль продольных переборок каждой из открытых палуб, но так высоко, что до них нужно было допрыгивать. Когда матросы парохода попытались все-таки их раздать женщинам, из этого тоже ничего не получилось, эти "никогда не тонущие жилеты" в виде пакетов по двенадцать штук были перевязаны проволокой и при попытке их надеть разрывались на куски, а наполнявшая их пробка истлела и превратилась в труху. Позже выяснилось, что жилеты с момента первого спуска на воду "Генерала Слокама" ни разу не снимались со стеллажей и не проверялись.

В районе пролива Хелл-Гейт пароход напоминал огромный, плывущий по реке костер. Огонь уже добрался до световых люков машинного отделения и охватил две нижние носовые палубы.

Наконец капитан Ван-Шайк мог остановить судно и передал в машинное отделение телеграфом соответствующую команду, но ответа оттуда не последовало: механики и кочегары уже покинули свои посты. Колеса "Генерала Слокама" по-прежнему продолжали вращаться на предельных оборотах машины, которую теперь остановить было невозможно, так как путь к ней был отрезан стеной огня.

- Остановите пароход! Высадите нас на берег! Спасите наших детей! - кричали женщины. Но пароход все мчался и мчался вперед. Уже стала загораться верхняя носовая палуба.

Выведя "Генерала Слокама" из "Врат ада", капитан Ван-Шайк пришел к выводу, что единственным местом, где можно было посадить судно на мель, являлся остров Норт Бразер Айленд, напротив набережных Бронкса. Когда же пароход на полном ходу стал огибать мыс Халлет, где начинается район Бруклина Астория, он резко и сильно накренился на один борт: столпившихся на верхних носовых палубах людей откинуло и прижало к бортовым поручням, которые не выдержали и рухнули, и сотни людей оказались в воде.

"Генерал Слокам" взял курс к спасительному острову, в это время мощный портовый буксир "Франклин Эдсон" сумел приблизиться к нему вплотную и пришвартоваться к кожуху гребного колеса. Около 50 человек смогли перебраться на буксир. Однако буксир, находившийся бок о бок с горевшим пароходом, сам загорелся и поспешил к берегу, чтобы высадить людей. Отовсюду к "Генералу Слокаму" спешили пожарные суда, паромы, гребные лодки. Они подбирали с воды плывущих людей и трупы.

На берегу залива острова Норт Бразер Айленд капитан Ван-Шайк увидел нефтяные резервуары и штабели бревен лесного склада. Сажая на мель горящий пароход в этом месте, он наверняка подожжет склады, понял капитан. Опять просчет. И Ван-Шайк направил свое обреченное судно к другому, северо-восточному, берегу острова.

Горевший "Генерал Слокам" являл собой столь страшное зрелище, что люди, смотревшие на него с берега, не могли оставаться в бездействии, они бросились к стоявшим у пристани лодкам, яликам и фофанам, сели на весла и помчались спасать несчастных. Навстречу пылающему пароходу от острова Норт Бразер Айленд отчалил ялик, в котором гребли четверо больных из инфекционной больницы, находившейся на острове. На другом острове, который назывался Райкерс, располагался исправительный дом для малолетних преступников. Увидя, как с охваченного пламенем парохода за борт прыгают женщины и кидают в воду младенцев, заключенные самовольно захватили гребные лодки, принадлежавшие администрации колонии, и бросились на помощь.

Капитан рассчитывал посадить пароход на мель правым бортом, но этого не получилось, судно уперлось в камни носом, течение развернуло его, и корма оказалась на глубокой воде. Из-за этого многие их тех, кто не умел плавать и надеялся спрыгнуть с парохода на сушу, остался навсегда на охваченном пламенем

судне.

Число жертв пожара "Генерала Слокама" оказалось ужасающим. Только в день катастрофы обнаружили 498 трупов. Окончательная цифра погибших - 957 человек. Вскоре это число возросло за счет умерших в госпиталях от ран и ожогов до 1 021 человека. Из 1418 человек (30 членов экипажа), находившихся на борту сгоревшего парохода, 175 пассажиров и 5 членов экипажа "Генерала Слокама" получили тяжелые ожоги. Число тех, кто физически никак не пострадал, равнялось всего 251.

Последний рейс этого злосчастного парохода начался в 9 часов 40 минут и закончился в 10 часов 20 минут утра. Всего полчаса потребовалось огню, чтобы уничтожить пароход. Несмотря на отчаянные попытки прибывших к острову Норт Бразер Айленд пожарных судов, "Генерал Слокам" сгорел фактически до главной закрытой палубы.

Не успели еще члены общины лютеранской церкви св. Марка и обитатели "Малой Германии" в Нью-Йорке предать земле прах погибших при пожаре, как в Бронк

се суд присяжных начал расследование причин и обстоятельств, приведших к катастрофе. Общественность Нью-Йорка требовала "голову капитана "Генерала Слокама".

Предварительное следствие быстро вскрыло целый ряд вопиющих нарушений правил и недостатков в эксплуатации компанией "Никербокер стимбоут" своего парохода. За 13 лет службы "Генерал Слокам" несколько раз имел поломки и аварии. Через четыре месяца после первого спуска на воду он наскочил на мель и сильно помял днище, далее, отходя от пирса на Норт-Ривер, своей кормой протаранил пароход "Монмум", чуть позже столкнулся с лихтером "Маелия", а через некоторое время сам получил пробоину в корме от форштевня буксира "Роджерт Сэйр". Летом 1884 года название парохода "Генерал Слокам" попало на первые полосы всех газет Нью-Йорка. Ван-Шайк умудрился посадить его на мель в заливе Рокауэй в тот момент, когда на борту судна находилось 4 700 пассажиров (вместо 2 500, предусмотренных нормой)! За такое нарушение правил безопасности плавания владельцы "Генерала Слокама" вынуждены были заплатить штраф в размере 1 670 долларов - сумму по тем временам немалую.

Предварительным следствием было установлено, что в мае 1904 года "Генерал Слокам" обследовался судоходной инспекцией США, о чем имелся соответствующий акт, в котором инспектора утверждали, что они проверили все спасательные средства, вывалили на шлюп-балках все шлюпки за борт и испытали под давлением пожарные рукава и насос.

На допросе капитан "Генерала Слокама" заявил, что он командовал во всех отношениях исправным судном, которое было обеспечено всем необходимым для его безопасности оборудованием. Однако факты, вскрывшиеся в ходе предварительного следствия, изобличали во лжи как чиновников судоходной инспекции, так и капитана "Генерала Слокама" и владельцев парохода. Члены экипажа сгоревшего парохода под присягой показали, что они ни разу не проходили противопожарного инструктажа и что на судне никогда не проводилось учебных спасательных тревог. Более того, расследование показало, что у некоторых членов экипажа парохода не было соответствующих документов на занятие своих должностей. Например, первый помощник капитана Эдвард Фланаган не имел диплома судоводителя, а прежде он служил клерком в конторе фирмы "Никербокер стимбоут компани".

На четвертый день работы суда присяжных Ван-Шайк был обвинен в непредумышленном убийстве многих людей - пассажиров вверенного ему парохода. Капитан "Генерала Слокама", оправдываясь, обращал внимание суда на тот факт, что до этой катастрофы он на своем пароходе без единого несчастного случая перевез 30 миллионов пассажиров. Однако суд не счел этот факт смягчающим вину обстоятельством. Учитывая, что Ван-Шайк получил ожоги и находился в госпитале, следственная комиссия, отпустив его на время под залог, передала дело о катастрофе Большому федеральному жюри штата Нью-Йорк. Под залог были также отпущены сотрудник судоходной инспекции Лундберг, подписавший фальшивый акт освидетельствования "Генерала Слокама" в мае 1904 года, несколько должностных лиц фирмы "Никербокер стимбоут компани" и бездипломный первый помощник капитана Эдвард Фланаган, который так поздно оповестил капитана о начинающемся пожаре.

10 января 1906 года на сессии Большого федерального жюри штата Нью-Йорк возобновилось слушание дела по обвинению капитана "Генерала Слокама" в непредумышленном убийстве своих пассажиров. Присяжные признали капитана виновным в том, что он не заботился о состоянии противопожарного и спасательного оборудования своего парохода, ни разу не проводил с экипажем соответствующих учений и инструктажей. Хотя действия Ван-Шайка в управлении судном после начавшегося пожара были признаны судом правильными, приговор, вынесенный ему, оказался суров: 10 лет тюремного заключения. Остальных привлеченных по этому делу упомянутых лиц суд признал невиновными... Общественность Нью-Йорка,

которая два года назад требовала "голову капитана Ван-Шайка", усмотрела і/ решении Большого федерального жюри несправедливость. Всем стало ясно, что капитана сделали единственным виновником катастрофы и... "козлом отпущения". Друзья Ван-Шайка организовали среди речников и моряков Нью-Йорка фонд материальной помощи и собрали для престарелого капитана 5 620 долларов.

Апелляция Ван-Шайка в Верховный суд США была отклонена: семидесятилетний капитан сел в одиночную камеру тюрьмы Синг-Синг. Незадолго до этого он успел жениться на медицинской сестре, которая ухаживала за ним в госпитале после пожара на пароходе. За три года пребывания Ван-Шайка в тюрьме эта женщина собрала четверть миллиона подписей под петицией о помиловании своего мужа. Петиция была вручена президенту

США Уильяму Тафту. Он удовлетворил просьбу общественности, и капитан "Генерала Слокама" в первый день Рождества 1911 года был освобожден из тюрьмы. На собранные для него деньги он купил под Нью-Йорком ферму, куда удалился на жительство. Умер он в 1927 году, отпраздновав свое девяностолетие.

Был ли виноват капитан Ван-Шайк? Некоторые американские историки и исследователи морского дела считают, что если бы он оставил судно в тот критический момент у "Ворот ада", то едва ли кто из пассажиров остался бы в живых: горящий пароход развернуло бы лагом и он ударился о скалы. Сейчас этот участок реки зарегулирован и не представляет какой-либо опасности при его прохождении. Но в те годы Хелл-Гейт был местом аварий и катастроф судов и здесь находили свои конец десятки речных пароходов, паромов и буксиров.

В ДВАДЦАТИ МЕТРАХ ОТ ПИРСА

Пассажирский пароход "Берлин" был построен в Англии фирмой "Эрл" в 1894 году по заказу британской компании "Греит истерн рэилуэй" для перевозки железнодорожных пассажиров, совершавших поездки из Англии на континент и обратно. Судно имело регистровую вместимость 1775 тонн, длину 91, 5 метра, ширину 11 метров и осадку чуть более 4, 8 метра. Паровая машина тройного расширения мощностью 5 800 индикаторных лошадиных сил сообщала вращение двум гребным винтам, которые обеспечивали максимальную скорость 18 узлов. Судно имело отличные мореходные качества, его быстрый ход и комфортабельность внутренних помещений со дня ввода в эксплуатацию неизменно привлекали пассажиров. Однотипным с "Берлином" был пароход "Вена". Оба судна работали по строгому графику движения и выходили в рейс фактически в любую погоду. Капитаны обоих судов знали маршрут рейса как свои пять пальцев, каждый из них мог войти в любой из портов Ла-Манша, как говорится, с закрытыми глазами. Определенную опасность, конечно, представляла угроза столкновения с другими судами во время тумана. Но аварий или катастроф, вызванных столкновениями судов, компания "Грейт истерн рэйлуэй", к счастью, не знала.

Роковой рейс "Берлина" начался в 10 часов вечера в среду 20 февраля 1907 года. Экипаж парохода состоял из 53 человек. Помимо них, на судно взошел 91 пассажир, включая несколько детей. "Берлин" мог бы принять на борт в пять-шесть раз больше пассажиров, но в это время года, когда со стороны Северной Атлантики в Ла-Манш то и дело врываются сильные западные штормы, желающих совершить путешествие из Англии в европейские столицы было немного. Пассажирами "Берлина" в основном были члены труппы Берлинской оперы, которые возвращались в Германию после гастролей в Лондоне.

В день отплытия "Берлина" из Гарвича над Юго-Восточной Англией бушевал шторм. Море было неспокой ным, над свинцовыми валами Ла-Манша один за другим проносились снежные заряды. Вопрос об отмене рейса не поднимался ни портовыми властями, ни владельцами парохода, ни его капитаном. В Англии не любят нарушать традиции, и ровно в 22 часа капитан "Берлина" Прешпоус отдал команду выбирать швартовы.

Выйдя в открытое море, судно сразу же ощутило сильное волнение стихии и жестокий ветер от норд-веста. Волны ударяли

в левую раковину парохода. Почти никто из пассажиров, не ложился спать, многих мучили приступы морской болезни. Из-за непогоды судно вынуждено было сбавить обороты машины и поэтому подошло к берегам Голландии не к трем часам ночи, а к половине шестого.

В те годы внешнюю гавань Хук-ван-Холланда ограждали два каменных мола. Они, наподобие большого пальца и мизинца раскрытой кисти исполинской руки, выступали далеко в открытое море. На краю каждого из этих молов-пирсов стояли маяки, указывавшие вход в гавань. Во время отлива молы, выложенные из больших камней и бетонных кубов, высились на 2 метра над уровнем моря. В прилив они были почти вровень с поверхностью воды, а если море штормило, то валы беспрепятственно перекатывались через проезжую часть молов.

Капитан "Берлина" сквозь брызги волн и снегопад сумел заметить огни обоих маяков и начал вводить судно на внутренний рейд. Именно в эту минуту произошло невероятное...

Сначала дадим этому "невероятному" определение, а потом объясним, как оно случилось. В международной практике расследования и разбора аварий и катастроф судов торгового флота издавна существует выражение "непреодолимые силы морской стихии и непредвиденные на море случайности".

То, что произошло с пароходом "Берлин", как раз и связано с действием непреодолимой силы морской стихии. В ту самую минуту, когда судно огибало северную оконечность мола, чтобы по фарватеру пройти в порт. налетел жесточайший шквал. Огромная волна, как щепку, приподняла пароход, снесла его с курса и швырнула левым бортом на угол мола. Сквозь неистовые завывания штормового ветра и гул разбивавшихся о мол волн находившиеся на борту "Берлина" люди услышали невероятной силы грохот и треск.

Позже на суде в Роттердаме, во время разбирательства катастрофы, оставшиеся в живых очевидцы показали под присягой, что судно находилось на верном курсе и ошибки в управлении им не было. Смотритель маяка на конце мола заявил суду, что судно, входя в гавань, следовало правильным курсом, но неожиданно было брошено огромной волной на край мола, у самого маяка. Один из спасшихся матросов "Берлина" по фамилии Фишер, который в этот момент был на мостике, сообщил суду, что пароход гигантской волной "подняло и ударило левой кормовой раковиной о край мола". Он сказал судьям, что слышал, как после первого удара о мол капитан Прешпоус крикнул в переговорную трубу в машинное отделение: "Стоп, правая машина! Правая машина, полный назад! Левая,

полный вперед!" Фишер сообщил следственной комиссии, что нос парохода стал уже было отходить на прежний курс, как обрушившаяся на судно очередная, не менее сильная волна еще раз подхватила его и снова ударила бортом о камни мола.

На борту "Берлина" находился в качестве пассажира некий англичанин Паркинсон, морской капитан по профессии. Он направлялся из Гарвича в Антверпен, чтобы там принять под свое командование новое судно. Поняв, что пароход ударило о камни, Паркинсон выскочил из своей каюты и помчался на ходовой мостик, чтобы помочь своему коллеге. Но помощь капитану Прешпоусу не понадобилась. Когда Паркинсон выбежал на верхнюю палубу, то увидел, как волна смыла с мостика за борт и капитана, и лоцмана. Эта же волна бросила в море и самого Паркинсона. Он спасся благодаря тому, что ему удалось ухватиться за смытое с палубы "Берлина" бревно.

Удар третьей волны урагана оказался для парохода роковым: корпус судна со страшным скрежетом переломился пополам в районе машинного отделения за дымовыми трубами. При этом волной были снесены за борт ходовой мостик, штурманская рубка, каюта капитана и четыре шлюпки. Носовую часть парохода, в которой под главной палубой в каютах находилась большая часть пассажиров, ветром отнесло на 70 метров в сторону, прежде чем она опрокинулась на борт и затонула. Все, кто находился на этом обломке парохода, погибли. Кормовую же часть судна волнами как бы пригвоздило к камням и железными сваям мола. На ней в живых оставалось полтора дестятка человек.

Единственным свидетелем этой разыгравшейся с невероятной быстротой драмы был смотритель маяка на краю южного мола. То, что он увидел сквозь пелену брызг волн, повергло его в такой ужас, что ему потребовалось некоторое время, чтобы выйти из оцепенения и сообразить, что следует сделать. По телеграфному аппарату маяка он сообщил о катастрофе в Роттердам.

Приблизительно через час, когда забрезжил рассвет, из Хук-ван-Холланда на помощь погибающим вышел паровой спасательный катер "Президент ван Хеель". Его командир капитан Янсен предпринял несколько отчаянных попыток приблизиться со стороны открытого моря к сидевшей на откосе мола кормовой части "Берлина". При таком жестоком шторме подойти вплотную к заливаемой беспрестанно волнами корме парохода было невозможно: паровой деревянный катер тут же разбило бы о борт в щепки. Капитан Янсен видел высовывавшихся из-за обломков парохода людей, видел, как отчаянно они размахивали платками. Но помочь им ничем не мог. Огромные волны, увенчанные белой пеной, с яростью разбивались об обломки парохода. Янсен

направил свой катер к месту, где торчала из воды фок-мачта "Берлина", и стал кружить вокруг нее, стараясь обнаружить на воде оставшихся в живых людей. Около двадцати трупов выловили из воды голландские спасатели, прежде чем обнаружили недалеко от южного мола живого, окоченевшего в ледяной воде человека. Им оказался капитан Паркинсон, державшийся за бревно. Чтобы спасти его жизнь, Янсен прекратил поиски и повел "Президента ван Хееля" полным ходом в Хук-ван-Холланд. Там спасенным занялись врачи. Он остался жив.

Сдав в госпиталь Паркинсона, капитан Янсен вновь отправился к оконечности южного мола и еще раз попытался снять с кормы "Берлина" людей. О том, чтобы спасти их со стороны мола, не могло быть и речи. Был прилив, и при таком шторме валы высотой более 5 метров переваливались через верх мола, начиная с его края и кончая местом, где он упирался в низменный берег. Снять людей с обломка "Берлина" можно было только со стороны моря. Но сильное волнение по-прежнему не позволяло подойти к корме парохода. Один раз Янсен сумел подвести свой катер к борту обломка на расстояние 10 метров. Он крикнул в рупор, чтобы люди прыгали в воду. Но никто из них не двинулся с места. Видимо, они понимали, что очередной набегающий вал расплющит их о борт или о стенку мола.

Янсену не оставалось ничего другого, как вылавливать из воды трупы пассажиров и членов экипажа "Берлина". Их укладывали на сколоченные из досок помосты в одном из грузовых складов железнодорожного вокзала Хук-ван-Холланда. Сюда же доставляли трупы, которые волны выбросили на берег, их приносили санитары и солдаты.

Положение уцелевших в кормовой части парохода было отчаянным. Каждую четверть минуты на них обрушивался вал, грозя разрушить их обиталище или сорвать его с камней мола. Ежеминутно несчастные ожидали смерти, мучились от холода, соленой воды, жажды и голода. Но самым тяжелым для них было то, что в 20 метрах от себя, на маяке, они видели живых людей, видели спасателей, которые, как им казалось, не хотели их спасти.

К вечеру того же дня капитан "Президента ван Хее-ля" предпринял еще одну попытку спасти оставшихся в живых с обломка "Берлина". Ему еще раз удалось подойти к борту метров на десять и сбросить на воду штормтрап, к обоим концам которого были привязаны канаты и буйки. Двое моряков "Берлина" изловчились и подцепили канат, закрепив его на обломках парохода. Казалось, что теперь по этой плавающей на воде лестнице можно будет перебраться на катер. Надежда

затеплилась в сердцах отчаявшихся людей. Однако очередная набежавшая волна высотой 7 метров подхватила "Президента ван Хееля" и отбросила его на несколько метров в сторону, канат лопнул. Норд-вест не утихал, брызги от волн, смешанные со снегом, ухудшали видимость, к тому же начинало смеркаться. При таких условиях любая очередная попытка могла оказаться роковой для самих спасателей. Им оставалось только надеяться, что обломок "Берлина" до наступления утра выдержит натиск стихии и с наступающим отливом людей можно будет снять с мола.

Так прошел день 21 февраля, спасли лишь одного человека - капитана Паркинсона. Жуткой была ночь, которую предстояло провести потерпевшим кораблекрушение. Ледяной холод заставил их сидеть в полузатопленном твиндеке, тесно прижавшись друг к другу. Мучимые жаждой, холодом и голодом, обессиленные, они ожидали смерти. С каждым ударом волны обломок судна раскачивался из стороны в сторону. Несчастье сроднило этих людей, одиннадцать мужчин и трех женщин, смертельная опасность и мучения стерли все различия в социальном положении, они стали братьями и сестрами. Весть об их судьбе уже облетела не только Голландию, но и всю Европу. Газеты столиц континента наутро вышли экстренными выпусками. Несмотря на шторм, который все еще не унимался, на побережье Северного моря из Роттердама началось паломничество. Тысячи людей хотели быть свидетелями спасения оставшихся в живых "берлинцев", когда "Президент ван Хеель" утром 22 февраля снова вышел в море. Люди, собравшиеся на набережных Хук-ван-Холланда, обнаружили выброшенную прибоем полированную доску из красного дерева, на которой черным деревом были инкрустированы слова "Курительный салон", а рядом нацарапаны кончиком ножа слова призыва о помощи и фамилии тех, кто находился на обломке парохода. Эта необычная находка подхлестнула спасателей быстрее приступить к делу, дала новую пищу журналистам.

На этот раз "Президент ван Хеель" вышел в море не один. В компании с ним был лоцманский пароход "Хелвостлукс", на борту которого находился герцог Генрих Мекленбургский, муж королевы Нидерландов Вилыельмины. Он взял на себя символическое руководство спасательными работами: по-прежнему главная роль тут принадлежала капитану Янсену. Когда оба судна выходили из Хук-ван-Холланда в море, в порт, невзирая на продолжавшийся шторм, прибыл из Гарвича однотипный с "Берлином" пароход "Вена". Он вошел в гавань, пройдя в нескольких метрах от обломка своего несчастного

собрата. Пассажиры, находившиеся в этот момент на верхней палубе, видели потерпевших крушение и слышали их отчаянные призывы о помощи.

Оба спасателя не успели еще дойти до края мола, как начался снежный шквал. Видимость упала, что называется, до нуля. Вскоре шквал перешел в снежную бурю, ветер и волнение усилились. Однако и спасатели не намеревались возвращаться в порт с пустыми руками. Несколько часов длилась борьба со стихией. Волны не позволяли "Президенту ван Хеелю" подойти к обломку "Берлина" столь близко, чтобы метнуть на него бросательный конец. В итоге неравной борьбы капитан Янсен понял, что, пока идет время отлива, людей спасать нужно со стороны мола.

С подветренной стороны "Президента" спустили на воду вельбот. Гребцы налегли на весла, рискуя жизнью, подошли и высадились на мол. С трудом пробившись через хлеставшие поверх мола волны, шестеро смельчаков добрались до его края и перебросили на обломок парохода бросательный конец. Потом с помощью его передали более толстый трос. Таким образом, спустя 36 часов с момента кораблекрушения с оставшимися в живых была установлена связь. Теперь все зависело от их мужества и силы. Чтобы спастись, нужно было спуститься по канату в бушующее море, удержаться за канат и ждать, пока шестеро на молу вытянут тебя наверх. Традиционное морское правило "женщины и дети в первую очередь" в этом случае не могло быть применено: детей в живых не осталось, а три изможденные женщины наотрез отказались спускаться по канату в бурлящую ледяную воду. Тем не менее все одиннадцать мужчин один за другим были подняты из воды и спасены таким рискованным, но единственно возможным при создавшихся условиях путем. Женщин пришлось оставить на обломке парохода: на молу уже опасно было находиться, так как начинался прилив. Шестерым спасателям и одиннадцати спасенным путь к берегу по молу был отрезан сильным волнением. Оставался лишь один способ спастись: обвязаться веревкой, прыгнуть в воду и быть вытянутым на борт лоцманского парохода. Именно так и были вызволены все семнадцать человек. Что же касается трех оставшихся на корме "Берлина" женщин, то им пришлось выдержать еще одну жуткую ночь. Своей жизнью они были обязаны капитану Мартину Шперлингу. Он со своими двумя племянниками и одним матросом в 3 часа ночи, когда был отлив, на своем паровом спасательном катере в сопровождении буксира "Вотан" вышел на помощь. Шторм не унимался, море по-прежнему было неспокойным. Подойти на катере к корме

"Берлина" было нельзя. Все четверо прыгнули в ледяную воду, доплыли до мола. К счастью, с борта обломка парохода свисал трос, по которому накануне спаслись одиннадцать мужчин. Шперлинг вытянул этот трос и закрепил его за железные опоры маяка. Потом он перебрался по тросу на корму "Берлина", при этом не забыл взять с собой три куска веревки. Каждую из трех женщин он обвязал двойным беседочным узлом (вокруг талии и под мышками), прикрепив конец веревки к тросу. Одну за другой он опустил женщин в воду, откуда их за трос вытянули на мол. Теперь оставалось самое трудное - переправить женщин на буксир, который в 40 метрах маневрировал у мола. Путь к берегу по верху мола по-прежнему был перекрыт перекатывающимися через него волнами. Прежде чем несчастные женщины поняли, что с ними происходит, трое из четырех спасателей подхватили их и прыгнули с ними в воду. Через несколько минут все семеро были благополучно вытащены на борт "Вотана".

Из 144 человек, находившихся на борту "Берлина", спасено было 15, погибло 129. Около 70 трупов, которые удалось выловить в море и обнаружить на берегу, были похоронены в братской могиле на кладбище в Гравенцанде.

За доблесть при спасении людей, длившемся двое суток, королева Нидерландов наградила капитанов Янсена, Беркхаута и Шперлинга золотыми медалями. Три капитана и их экипажи были награждены Британским королевским обществом спасения на море, а герцог Генрих Мекленбургский получил от английского короля Эдварда VII Большой крест ордена Подвязки.

КАТАСТРОФА ВЕКА

И столкнется пароходик новый
С ледяною синею стеной.
А. Вертинский. Мальчик плачет
За что прокляли Робертсона.

Днем он бегал с репортерскими блокнотами по судовым докам, суетился среди брокеров и маклеров в залах страховых судоходных компаний, а вечерами в своей убогой мансарде при свете свечи писал фантастические романы. Но Моргану Робертсону не везло: издатели отказывались печатать его сочинения о битвах обитателей диковинных планет с чудовищными ящерами и динозаврами. "Пожалуй, нужно максимально приблизиться к действительности", - решил молодой репортер и избрал местом действия нового романа Атлантику.

Робертсона давно уже привлекал ажиотаж пароходных компаний Англии и Америки вокруг "Голубой ленты Атлантики". Этот символический приз скорости присуждался судам за самый быстрый переход через океан.

Новый роман Робертсона вышел в свет в 1898 году под странным названием "Тщетность".

О чем же писал этот способный, но неудачливый литератор? Фабула книги вкратце сводилась к следующему.

В Англии построили небывалой величины трансатлантический лайнер, которому дали название "Титан". Он считался непотопляемым, самым комфортабельным, роскошным и самым большим и быстроходным в мире. Право совершить на нем первое плавание через океан выпало на долю сильных мира сего - миллионеров Старого и Нового Света. Холодной апрельской ночью "Титан" со всего хода врезался в айсберг и затонул. Спасательных шлюпок на борту гигантского корабля не хватило, и большая часть пассажиров (а всего их было около двух тысяч!) погибла... Северная Атлантика оказалась немым свидетелем страстей человеческих - героизма и трусости, великодушия и подлости.

Столь мрачная фабула романа пришлась не по вкусу англичанам - представителям сугубо морской нации, и о "Тщетности" вскоре забыли.

Прошло 14 лет... Неожиданно имя мало кому известного писателя Моргана Робертсона появилось на первой

полосе лондонской "Таймс". Официальное правительственное сообщение гласило:

"Небывалое в морских летописях несчастье произошло в Атлантическом океане. Пароход "Титаник" компании "Уайт Стар", выйдя 11 апреля 1912 года в свое первое плавание, столкнулся с айсбергом и затонул. По последним сообщениям, есть основания полагать, что из 2 800 человек спаслось менее 700".

Англичане были потрясены. Все, что придумал когда-то Робертсон, предстало горькой правдой, все, вплоть до подробностей. И названия пароходов - вымышленный "Титан" и реальный "Титаник". И размеры и устройство - у обоих лайнеров по четыре трубы и по три винта. И длина - "Титана" - 260 метров, "Титаника" - 268 метров. Соответственно почти совпадали и другие данные: водоизмещение - 70 тысяч тонн и 66 тысяч тонн; мощность машины - 50 тысяч лошадиных сил и 55 тысяч лошадиных сил; максимальная скорость - 25 узлов у обоих.

И что самое удивительное - причина, место и время года катастрофы одни и те же. Как на "Титанике", так и на "Титане" находились миллионеры и представители высшего общества. На обоих судах не хватило шлюпок и спасательных жилетов.

Перечень совпадений настолько велик и достоверен, что заставляет задуматься: как вообще могло осуществиться такое пророчество? Газеты называли Моргана Робертсона мрачным гением, оракулом, ясновидцем. В его адрес шли сотни горьких писем от вдов и сирот тех, кто погиб на лайнере. Роман "Тщетность" был предан проклятию и никогда больше не издавался, а само слово "Титаник" стало символом величайшей катастрофы, небывалого бедствия на море.

За рубежом о "Титанике" написаны сотни книг и официальных отчетов, тысячи статей, поставлены пьесы и шесть кинофильмов, созданы многочисленные радио- и телепередачи.

Эта катастрофа невероятна не только по своим масштабам, но и по целому ряду удивительнейших совпадений и случайностей, каких не придумать даже самому изощренному фантасту.

В мировой прессе появилось немало "сенсационных" подробностей, явившихся плодом воображения многочисленных (их почему-то оказалось намного больше, чем спасшихся) очевидцев катастрофы и досужих репортеров.

Вот некоторые утверждения (все они ошибочны), которые иногда можно услышать.

"Титаник" был самым большим и самым быстроходным из когда-либо построенных людьми судном; его капитану владельцы парохода приказали развить максимальный ход и установить

рекорд скорости плавания; во время тумана пароход с полного хода врезался в айсберг, отчего произошел взрыв котлов, и корабль мгновенно затонул, перед столкновением пассажиры танцевали под оркестр на палубе; поскольку "Титаник" считался непотопляемым, спасательных шлюпок на нем не было, из-за чего почти все погибли; корабль затонул, унося с собой несметные сокровища в виде золотых слитков и драгоценных камней..." Так примерно в наше время многие люди, незнакомые с историей этой катастрофы, рассказывают о гибели "Титаника".

Фактически же гибель его - трагедия, выросшая из цепи случайностей, - стала проявлением закономерности. Эта цепь случайностей с некоторыми до сих пор неясными моментами катастрофы широко обсуждается специалистами на страницах отечественной и зарубежной печати. И особый интерес к "Титанику" человечество проявило в 1986 году, когда после долгих поисков с помощью современной электронно-акустической аппаратуры на дне океана был обнаружен его корпус.

"Умеренная скорость, но повышенный комфорт"

В начале нынешнего века на морских путях Северной Атлантики конкуренция между судоходными компаниями резко обостряется, между пассажирскими лайнерами идет ожесточенная борьба за символический приз скорости "Голубая лента Атлантики".

В 1909 году английский лайнер "Мавритания", водоизмещением 38 тысяч тонн, длиной 240 метров, принадлежавший фирме "Кунард", показал среднюю скорость 25, 7 узла. Уже потерявшая свою былую славу, конкурирующая фирма "Уайт Стар" отлично понимала, что "Голубая лента" - это и магнит, притягивающий на пароход массу пассажиров, и право на контракт по перевозке правительственной почты. И вот в конце 1909 года эта фирма заказывает в Белфасте на верфи "Харланд энд Волф" два однотипных лайнера - "Олимпик" и "Титаник" - небывалого для того времени водоизмещения. При этом ставится условие, чтобы оба парохода были лучше всех существовавших тогда у других компаний и удовлетворяли всем прихотям высшего общества.

Фирма хорошо изучила вкусы богатых пассажиров, приносивших ей основной доход, и поставила себе цель удовлетворить последние требования роскоши и удобств, при которых времяпрепровождение на океанском лайнере мало чем отличалось бы от времяпрепровождения в большом европейском городе.

"Уайт Стар" решила перещеголять своих конкурентов не

скоростью, а роскошью и удобством пассажирских помещений двух своих новых лайнеров. Девиз фирмы гласил: "Умеренная скорость, но повышенный комфорт".

И действительно, на обоих лайнерах, помимо кают и помещений всех классов, имелись "люксы", часовни, обеденные салоны, фойе, холлы, театр, бальные залы, плавательные бассейны, бары, читальные залы и т. п.

Основные характеристики "Титаника" заключались в следующем: водоизмещение - 66 тысяч тонн, регистровая вместимость - 46 328 тонн, длина - 268 метров, ширина - 28, 2 метра, осадка - 10, 54 метра. Максимальная мощность силовой установки составляла 55 тысяч лошадиных сил.

Спущенный на воду в Белфасте 31 мая 1911 года, "Титаник" считался самым большим судном в мире. Он имел одиннадцать палуб, соединенных между собой девятью электрическими лифтами. Высота от воды до шлюпочной палубы равнялась 18, 5 метра. От киля до верха дымовых труб расстояние составляло 54 метра. Диаметр дымовых труб - 7, 3 метра.

"Титаник" был не только самым большим судном в мире, но и самым богатым по устройству и отделке внутренних помещений. В бортах лайнера имелось более 2 тысяч иллюминаторов.

Обеденный салон для пассажиров первого класса по высоте охватывал три палубы. На пароходе были устроены зимние сады, просторные вестибюли напоминали дворцы с вычурными, как в замках королей, каминами. Широкие лестничные проходы, отделанные дубом и орехом, великолепные балюстрады с причудливыми элементами чугунных узоров... Интерьер и декор общественных помещений лайнера представляли различные архитектурные стили: ампир, барокко, модерн.

Особой гордостью фирмы "Уайт Стар" считались огромные часы "Титаника", украшенные двумя бронзовыми нимфами, которые олицетворяли Честь и Славу, венчающие Время.

Помимо кают класса "люкс", на "Титанике" имелись два суперлюкса, отделанные с потрясающей по степени затрат роскошью. Каждый из этих суперлюксов включал гостиную, гардеробную, спальню, ванную комнату и отдельную прогулочную палубу с садом. Стоимость проезда в такой "каюте" в один конец составляла 4 350 долларов (примерно 50 тысяч долларов по современному курсу).

В отличие от "трансатлантиков" других судоходных фирм-конкурентов, "Уайт Стар" оборудовала на своем чудо-детище поле для игры в гольф, теннисный корт, скетинг-ринк, игорный зал, турецкие бани. Необходимо упомянуть, что на "Титанике", как и на других лайнерах тех лет, имелись госпиталь с операционной,

трюм-гараж для автомобилей пассажиров, справочное бюро, почтовое отделение, обслуживаемое телеграфом, и сеть судовых телефонов. Фирма "Уайт Стар" не позабыла поставить в детской комнате лайнера и ящик с песком...

Экипаж "Титаника" насчитывал почти 900 человек, из которых 500 являлись обслугой - стюардами, поварами, горничными и пр. Лайнер мог принять и разместить 3 500 пассажиров.

Как только "Титаник" закончил ходовые испытания, его владельцы обеспечили судну самую широкую рекламу, назвав его "непотопляемым и самым безопасным лайнером в мире". Это определение было принято общественностью, что называется, на слово и очень быстро укоренилось в сознании тех, кто купил билет на его первый рейс в Америку. Из дальнейшего описания событий читатель поймет, что убедительная реклама, сделанная "Титанику", сыграла немаловажную (и печальную) роль.

Но, во-первых, ни при каких условиях построенный пароход не мог быть "непотопляемым". Это противоречит законам физики и здравого смысла. Непотопляемых судов не существует, хотя и возможно изготовить определенную емкость, которую при определенных условиях можно будет назвать непотопляемой.

Как и любое другое судно тех времен, "Титаник" имел двойное дно и был разделен водонепроницаемыми переборками на водонепроницаемые отсеки. Нижняя часть корпуса "Титаника" 15 переборками разделялась на 16 отсеков. Проект лайнера предусматривал, что при аварии он останется на плаву в случае полного затопления любых двух водонепроницаемых отсеков.

Две носовые и пять кормовых переборок парохода были доведены до палубы "Д", а средние восемь - только до палубы "Е", которая была ниже первой. Все восемь переборок на средней палубе имели прорези для дверей и не являлись водонепроницаемыми. Палубы судна не имели водонепроницаемых люков или шахт, и в случае затопления одной палубы вода могла проникать на расположенную над ней палубу.

В качестве спасательных средств на "Титанике" имелось 20 шлюпок, 48 спасательных кругов и пробковые жилеты на каждого пассажира и члена экипажа.

Капитаном нового лайнера был назначен один из ветеранов британского торгового флота - Эдвард Джон Смит, шестидесяти с небольшим лет, из которых тридцать он верой и правдой прослужил компании "Уайт Стар". Начиная с 1887 года Смит был капитаном таких известных лайнеров фирмы, как "Рипаблик", "Британик", "Маджестик", "Болтик", "Адриатик" и "Олимпик".

"Титаник", отправлявшийся из Англии в свой первый рейс, представлял собой фешенебельный "плавучий палас-отель", он оказался местом встречи представителей высшего общества Старого и Нового Света. Только что построенное судно стало для них не столько средством переправы через океан, сколько местом для деловых контактов. На борту "Титаника" собралось полтора десятка миллионеров и различного рода нефтяных, угольных, стальных и железнодорожных "королей".

Не зря еще до выхода в море газеты назвали "Титаник" "экспрессом миллионеров". Более скромная, но принадлежавшая к высшему обществу публика разместилась во втором классе "Титаника". Это были ученые, писатели, артисты, художники, поэты, архитекторы и пр.

Пассажиры третьего класса занимали каюты и кубрики на самых нижних палубах лайнера, причем по английской традиции того времени холостые мужчины находились в носовых кубриках парохода, а незамужние женщины - в кормовых.

3 апреля 1912 года "Титаник" прибыл в Саутгемптон, где принял на борт часть пассажиров, топливо и запас продовольствия на рейс в Америку и обратно.

Утром 10 апреля три мощных буксира начали выводить "Титаник" из порта Саутгемптон в открытое море. Толпа народа на набережной восхищенным взглядом провожала исполинское судно, поблескивающее свежей краской на весеннем солнце. Пароход действительно был красив. Черный корпус с ровными рядами больших иллюминаторов, белая, огромных размеров спардечная надстройка в четыре яруса, красная ватерлиния, темно-коричневые высоченные мачты и четыре гигантские дымовые трубы палевого цвета с черными верхушками...

"Титаник" "в упряжке" буксиров медленно двигался вдоль причала, где стояли английский лайнер "Оушеник" и американский "Нью-Йорк"...

Говорят, что самые горькие фразы, когда-либо придуманные людьми, - это "если бы" и "могло бы быть". В злополучной цепи невероятных случайностей и совпадений, предрешивших судьбу "Титаника", таких "если бы" - пять. И первое из них произошло именно в этот момент. В результате возникшего явления присасывания масс "Нью-Йорк" начало притягивать к двигавшемуся рядом "Титанику". Словно нитки, оборвались семь швартовных (толщиной с руку) концов, удерживавших американский пароход у причала. Пассажиры, стоявшие на палубе у леерного ограждения, мгновенно отхлынули от борта. Капитан Смит бросил ручки машинного телеграфа на положение "Стоп". Расстояние между левым бортом "Титаника" и кормой

"Нью-Йорка" не превышало 3 метров. Аварию удалось избежать. Если бы лайнеры столкнулись, то наверняка роковой рейс "Титаника" был бы отложен. Но буксиры "Нептун" и "Вулкан" благополучно вывели исполина в открытое море. После этого он пересек Ла-Манш, зашел в Шербур, принял на борт еще часть пассажиров и почту и снова вернулся к берегам Туманного Альбиона, на этот раз - в Куинстаун. Здесь также погрузили почту и приняли на борт последних пассажиров. Среди них и Томаса Эндрюса - директора-распорядителя фирмы "Харланд энд Волф", построившей "Титаник". Он принимал участие в проектировании лайнера и наблюдал за его строительством. "Титаник" был для этого человека родным детищем, которым он очень гордился. С группой инженеров-инспекторов верфи Эндрюс во время первого рейса должен был выявить и потом устранить все недоделки.

В Саутгемптоне на борт "Титаника" поднялся и занял каюту-люкс № 51 на палубе "Б" Брюс Исмей, миллионер. Фактически новый лайнер принадлежал ему. Он являлся президентом американской Международной компании торгового флота, председателем и директором-распорядителем Океанской пароходной компании Ливерпуля, куда входила фирма "Уайт Стар", и директором-распорядителем последней. Кроме того, Исмей был директором железнодорожной компании "Лондон Мидленд энд Скотт рейлроад" и директором компании "Бирмингемский судоходный канал".

На борту "Титаника" находилось 1316 пассажиров и 891 член экипажа (один кочегар дезертировал с судна за пять минут до отхода), всего 2 207 человек. 11 апреля 1912 года, в 14. 00, он начал свое роковое плавание...

"Прямо по носу айсберг, сэр!"

Светящийся циферблат часов на ходовом мостике "Титаника" показывал судовое время 23 часа 40 минут. Заканчивалось воскресенье 14 апреля - четвертый день плавания. Винты лайнера вращались со скоростью 75 оборотов в минуту, лаг показывал скорость 22, 5 узла. Над Северной Атлантикой стояла ясная ночь. Океан в исключительно спокойном состоянии напоминал необъятное зеркало, затянутое черным крепом. На передней мачте лайнера, на высоте 30 метров над палубой, в специальном наблюдательном пункте, который моряки называют "вороньим гнездом", два матроса напряженно вглядывались в темень ночи. Океан и небо слились в сплошной, непроглядный черный фон.

Внезапно один из впередсмотрящих, Фредерик Флит, заметил прямо по курсу корабля нечто более темное, чем ночная тьма. Ударив трижды в сигнальный колокол, он снял телефонную трубку и сообщил на мостик: "Прямо по носу айсберг, сэр!" В ответ послышался спокойный голос первого помощника капитана Уильяма Мэрдока: "Благодарю". Тут же последовала его команда стоявшему у штурвала рулевому: "Лево на борт!"

Через несколько секунд после этой команды ручки машинного телеграфа были переведены в положение "Стоп" и тут же на отметку "Полный задний ход". Сквозь передние стекла ходового мостика Мэрдок уже различил приближавшуюся громаду айсберга, она надвигалась со стороны носа "Титаника" и казалась выше уровня бака лайнера. Судно продолжало с той же скоростью мчаться вперед, хотя все его три гребных винта вращались теперь на задний ход. Прошло ровно 38 мучительных своим ожиданием секунд, прежде чем нос парохода начал медленно отклоняться влево. Курс изменился на два румба. Первому помощнику показалось, что еще две-три секунды, еще каких-нибудь пять метров отойти влево - и айсберг, не коснувшись борта, пройдет справа. Но увы!

Здесь опять возникло очередное "если бы". Несмотря на безлунную ночь, впередсмотрящий заметил бы айсберг, и не за полмили (926 метров), а за две или три, если бы на море было хоть небольшое волнение или зыбь. В этом случае он увидел бы белые барашки у "ватерлинии" айсберга. Как позже стало известно, "Титаник" столкнулся с "черным айсбергом", то есть с таким, который недавно перевернулся в воде. Обращенная к "Титанику" сторона этого айсберга имела темно-синий цвет, из-за этого не было фосфоресцирующего явления. Нормальный, белый айсберг при подобном условии мог быть замечен за милю.

Итак, прошло ровно 38 секунд. Судно слегка дрогнуло, и стоявшие на мостике почувствовали какую-то странную вибрацию огромного корпуса корабля. "Титаник" буквально прогладил айсберг своим правым бортом, при этом на носовую палубу парохода справа от фок-мачты упало несколько тонн льда. Его обнаружили и в отдельных каютах правого борта, иллюминаторы которых были открыты для проветривания на ночь. Получилось так, что форштевень "Титаника" за несколько метров от ледяной горы прошел свободно, а подводная часть правой скулы судна в районе форпика столкнулась с острым подводным выступом айсберга, так называемым шипом. Известно, что надводная часть любого айсберга по высоте равна примерно одной десятой его подводной части, не говоря уже о том, что под водой айсберг намного шире своей надводной части. Причем "Титаник" не просто чиркнул скулой об этот выступ, а именно прогладил о подводную часть айсберга на полном ходу свой правый борт на одну треть длины. При этом обшивка парохода была разрезана льдом на протяжении почти ста метров, словно консервная банка открывалкой.

По-разному ощутили и восприняли этот удар люди, находившиеся в разных местах судна. Пассажиры, сидевшие в верхних салонах лайнера, услышали из глубины судна негромкий скрежет, на столах задребезжали и зазвенели серебряные приборы и посуда. Некоторым показалось, что толчок вызван ударившей в борт судна большой волной. Другим скрежет напоминал звук чего-то рвущегося, как если бы кто-то отрывал длинный лоскут ткани. Отдельным морякам "Титаника" показалось, что какое-то странное дрожание корпуса судна возникло из-за потери одной из лопастей гребного винта.

Большая часть обитателей верхних палуб явно ощутила скрежещущий звук. Некоторые пассажиры, находившиеся в это время на палубе, видели, как айсберг, немного возвышавшийся над шлюпочной палубой, "прошелся" вдоль правого борта, как падали в воду глыбы льда, отколовшиеся от этой плавно проскользнувшей мимо горы. Тут же айсберг исчез в темноте.

По-другому ощутили удар об айсберг люди, находившиеся в нижних помещениях парохода. Например, в котельном отделении № 6, когда зазвенел сигнальный колокол и над водонепроницаемой дверью замигал красный свет, раздался оглушительный грохот. Вода каскадом ворвалась в котельное отделение, забурлила водоворотами вокруг трубопроводов и клапанов. В котельном отделении № 5 в борту парохода образовалась метровая пробоина, в которую сильной струёй хлестала забортная вода.

В момент касания корпуса судна и айсберга люди не устояли на ногах. Почувствовав глухой удар и услышав скрежещущий звук чего-то рвущегося, кочегары поначалу решили, что "Титаник" наскочил на песчаную отмель у Большой Ньюфаундлендской банки.

Для пассажиров, каюты которых размещались глубоко внизу по правому борту, "неясный скрежущий звук" оказался невероятным грохотом, который заставил их выскочить из постелей. Не прошло и десяти минут, как стали появляться первые тревожные признаки того, что на "Титанике" не все так благополучно, как должно было быть. Вот что творилось в первых шести из шестнадцати водонепроницаемых отсеков корабля.

В носовом кубрике матросы услышали странный шипящий звук, раздававшийся из форпика - ближайшего к носу судна отсека. Это воздух с шипением выходил из цепного ящика: вода поступала в отсек столь быстро, что вытесняемый ею воздух вырывался из цепного ящика под большим давлением.

В шахте железного винтового трапа, ведущего к проходу и соединявшего кубрик кочегаров с котельным отделением, бурлила вода.

В третьем отсеке от носа, где находились наиболее близко расположенные к днищу и носу судна самые дешевые помещения для пассажиров, вода начала уже через десять минут просачиваться под двери. Когда люди стали покидать каюты, вода доходила им до щиколоток.

В четвертом от носа отсеке на двух нижних палубах располагались почтовая кладовая и багажное отделение. Не прошло и пяти минут, как почтовые клерки, занимавшиеся сортировкой заказной корреспонденции на нижней палубе, оказались по колено в воде.

В пятом водонепроницаемом отсеке от носа, где находилось котельное отделение № 6, раздалась команда: "Гаси топки!". Вода через угольный порт и листы съемного настила второго дна начала затоплять отсек. Через пять минут работавшие там кочегары оказались по пояс в воде, смешанной с машинным маслом.

В соседнем котельном отделении № 5 поток воды, хлеставшей внутрь корабля, был слабее, и, когда механики запустили насосы, они начали откачивать воду быстрее, чем она поступала в отсек.

Давление пара, поднятое в котлах "Титаника" для развития полного хода, при остановке судна открыло предохранительные клапаны, и из котлов начал вырываться пар. Кочегарам пришлось заливать топки.

В это время на носовой палубе лайнера пассажиры третьего класса играли кусками льда в футбол. Они первыми почувствовали, что палуба немного накренилась вперед. Пассажиры, обитавшие в верхних помещениях лайнера, заметили, поднимаясь по трапам, что ступеньки не совсем на месте, что их ноги почему-то ступали не так, как раньше. Как оказалось, спустя десять минут после столкновения с айсбергом по приборам "Титаник" имел небольшой дифферент на нос и крен на правый борт в 5 градусов.

Едва прекратился звук скрежета льда о подводную обшивку борта парохода, на ходовом мостике "Титаника" появился капитан Смит. Как явствует из показаний на суде четвертого помощника капитана Боксхолла, он шел по коридору на ходовой мостик, когда услышал три удара в колокол и команду: "Лево на борт!" Поднявшись на мостик, он увидел, что ручки машинного телеграфа стояли в положении "Полный задний ход". Он также видел, как Мэрдок повернул рычаг автоматического закрытия дверей водонепроницаемых переборок. По его словам, часы на мостике показывали 23 часа 40 минут. По свидетельству Боксхолла, между капитаном Смитом и Мэрдоком состоялся такой разговор:

- Что случилось, господин Мэрдок?

- Мы ударились о лед. Я намеревался обойти его слева, но судно было уже слишком близко, я среверсировал машины и ничего больше не смог сделать.

- Закройте аварийные двери!

- Они уже закрыты, сэр.

Казалось бы, что несший вахту первый помощник капитана Мэрдок поступил вполне правильно, положив руль на борт и среверсировав машины парохода. Во всяком случае, во время разбирательства обстоятельств катастрофы как в Нью-Йорке, так и в Лондоне этот вопрос не обсуждался. Однако это очень важный вопрос и еще одно "если бы" в цепи злополучных случайностей, преследовавших "Титаник". Позже выяснилось, что если бы. Мэрдок не среверсировал машины сразу же после команды "Лево на борт", то "Титаник" наверняка избежал бы столкновения с айсбергом.

Позже проведенные на "Олимпике" эксперименты наглядно показали, что реверс, переданный Мэрдоком в машинное отделение, был бесполезен: судно, идущее на такой скорости, за полмили от ледяной глыбы остановить было невозможно.

Можно предполагать, что если бы Мэрдок знал, что "Титаник" так поздно изменит курс и пробоина из-за его команды составит по длине почти сто метров, он наверняка принял бы удар

айсберга на форштевень, то есть не пытаясь отвернуть влево и среверсировав машины. Вот что по этому поводу сообщает профессор К. Барнаби в своей книге "Некоторые морские катастрофы и их причины" (Лондон, 1968): "Что было бы, если бы "Титаник" врезался в айсберг носом? Вайлдинг, кораблестроитель из Белфаста, вычислил, что нос судна при этом вмялся бы на 25-30 метров, но судно бы не погибло. Это была бы мгновенная смерть для тех, кто в это время находился в носовой части судна, но погашение инерции хода было бы довольно медленным в сравнении с едущим на такой скорости автомобилем, у которого мгновенно выжали до конца тормоза".

Вернемся к событиям, происходившим на "Титанике" после удара об айсберг. Не прошло и пяти минут, как на мостик прибежал судовой плотник Хатчинсон и доложил капитану, что в нижних помещениях корабля сильная течь. В это же время появившиеся на мостике почтовые чиновники сообщили, что почтовая кладовая заполняется водой.

Как уже говорилось, среди пассажиров "Титаника" находился Томас Эндрюс - директор-распорядитель верфи "Харланд энд Волф". Капитан Смит вместе с ним спустился в нижнее помещение лайнера, и они осмотрели поврежденный борт. Оказалось, что прорезанная льдом щель высотой от 20 до 80 сантиметров шла ниже ватерлинии от форпика до котельного отделения № б, ее длина достигала почти ста метров.

Эндрюс на листах своего блокнота быстро произвел расчет. Он знал, что за первые десять минут после удара об айсберг вода поднялась на 4 метра в форпике, в трюме № 1, в трюме № 2, в почтовой кладовой, в котельном отделении № 6. Она поступала и в котельное отделение № 5, но пущенные на полную мощность насосы успевали ее откачивать.

"Титаник" был построен так, что мог оставаться на плаву при затоплении любых двух из его шестнадцати водонепроницаемых отсеков. Он мог также сохранять плавучесть в случае затопления любых трех из первых пяти отсеков. Непотопляемость лайнера была обеспечена даже при затоплении всех первых четырех отсеков. Но судно не было рассчитано на затопление всех пяти первых отсеков. Водонепроницаемая переборка между пятым и шестым отсеками на "Титанике" доходила лишь до палубы "Е". Если вода затопит первые пять отсеков, то нос лайнера погрузится в море настолько, что палуба "Е" над шестым отсеком войдет в воду, и через ее люки, не имеющие закрытий, отсек будет затоплен. После этого таким же образом будут последовательно затоплены остальные отсеки. Эндрюс назвал капитану Смиту время, когда "Титаник" пойдет ко дну.

Получилось так, что он ошибся фактически на десять минут...

Драма в эфире

Неужели капитан Смит, этот матерый "морской волк", не одну сотню раз пересекший Атлантику, не знал о возможной встрече с айсбергами у берегов Ньюфаундленда в это время года? Конечно, знал...

Предупреждение о появившихся на трассе "Титаника" ледяных полях и айсбергах Смит получил от капитанов порта до выхода в рейс в Саутгемптоне и в Куинстауне. На второй день плавания радиостанция "Титаника" приняла сообщение с французского парохода "Ла Турень" о встреченных им ледяных полях в районе 45 градусов северной широты и 50 градусов 40 минут западной долготы. Лайнер "Париж" радировал "Титанику" о другом ледяном поле - на 45 градусах 09 минутах северной широты и 49 градусах 20 минутах западной долготы.

Около 9 часов утра рокового дня, в воскресенье 14 апреля, старший радист "Титаника" Джон Филиппе принял следующее сообщение от лайнера "Кароniа":

"Идущие на запад пароходы сообщают об айсбергах, гроулерах и ледяных полях от 42° северной широты, между 49° и 51° западной долготы". В 9 часов 44 минуты капитан "Титаника" ответил - "Спасибо за сообщение. Погоду мы встретили разную. Смит".

Чуть позже поступило предупреждение об айсбергах от английского лайнера "Болтик": "Несколько пароходов на выходе в океан встретили лед и айсберги от 49°09' до 50°20' западной долготы".

В это время "Титаник" находился на 50°14' западной долготы. Капитан Смит перед ленчем передал эту радиограмму Исмею. Тот положил ее в карман жилета и позже показал ее двум знакомым дамам. Смит попросил вернуть ему это радиосообщение в 19. 00 и передал его в штурманскую.

В 13 часов 45 минут "Титаник" принял радиограмму германского парохода "Америка": "Прошли два больших айсберга в районе 41°27' северной широты и 50°08' западной долготы". Потом снова в эфир вышел "Болтик": "Греческий пароход "Афенаи" сообщает, что сегодня утром встретил айсберги и большие ледяные поля на широте 41°51 северной и долготе 49°52' западной".

Ни капитан, ни вахтенный штурман об этих сообщениях не знали: радисты их просто не передали на мостик, который находился от них в 20 метрах.

Здесь необходимо сказать еще об одном "если бы". Так, если

бы радисты "Титаника" передали это и другие сообщения на мостик, то вахтенный помощник, конечно, обратил бы внимание на столь конкретное предупреждение об айсбергах... Но деньги есть деньги. В этот день с раннего утра радист "Титаника" Джон Филиппс и его помощник Гаральд Брайд занимались передачей частных радиограмм на мыс Рейс, откуда их телеграфировали в разные районы США и Канады. Радисты были заинтересованы в этой работе, так как богатые пассажиры за быструю посылку частных депеш давали чаевые. Наступил вечер, а ворох неслужебных радиограмм на столе радистов не убывал. Многим пассажирам первого и второго класса "Титаника > хотелось использовать радио - "эту удивительную новинку века" - и известить своих близких и родных с просторов Атлантики о скором и благополучном прибытии. Радистам некогда было относить на мостик получаемые служебные сообщения об айсбергах и ледяных полях. Ведь чаевые за это не платили...

В 18 часов 40 минут Филиппе принял депешу парохода "Калифорниан", адресованную пароходу "Антилиан": "Капитану "Антилиана". В 18 часов 30 минут по судовому времени, широта 42°03' северная, долгота 49°09' западная, три большие ледяные горы пять миль южнее нас".

И это предостережение осталось лежать в радиорубке "Титаника", который со скоростью 22,5 узла продолжал мчаться навстречу опасности.

В 21 час 40 минут Филиппе принял еще одно сообщение об айсбергах от другого парохода: "От "Месаба" - "Титанику" и всем идущим на запад судам. Сообщаю о льде от 42° до 41°25' северной широты и от 49° до 50°30' западной долготы; видел массу тяжелого набивного льда и большое количество айсбергов, также ледяные поля. Погода хорошая, ясная".

Наконец, в 22 часа 40 минут, то есть за час до столкновения, когда Филиппсу наконец удалось наладить хорошую связь с мысом Рейс, в эфир на его волне ворвался Эвенс - радист "Калифорниана". Его станция, заглушавшая морзянку станции мыса Рейс, отчетливо передавала: "Мы остановились, окружены льдами..." Раздраженный тем, что его перебивают, Филиппс отстучал: "Заткнись! Я занят, я работаю с мысом Рейс". Он даже не удосужился дослушать сообщение до конца и записать координаты, где "Калифорниан" встретил лед.

"Титаник" продолжал мчаться навстречу своей гибели. В эфир с его антенны летели в Америку частные радиограммы о скором прибытии в Нью-Йорк... Ровно через час на мостике "Титаника" первый помощник капитана Мэрдок услышал по телефону голос впередсмотрящего Флита: "Прямо по носу айсберг, сэр!"

Стрелки часов на ходовом мостике "Титаника" показывали 00 часов 5 минут. С момента удара об айсберг прошло ровно 25 минут. Капитан Смит начал отдавать приказания. Своему старшему помощнику Уайлду он приказал расчехлить все спасательные шлюпки, первому помощнику Мэрдоку - созвать пассажиров к местам аварийного сбора, шестому помощнику Мауди - вывесить на шлюпочной палубе аварийные шлюпочные расписания, четвертому помощнику Боксхоллу - разбудить спавших после вахты второго помощника Лайтоллера и третьего помощника Питмана. После этого капитан направился в радиорубку, расположенную позади штурманской рубки. Он вошел туда в тот момент, когда второй радист Гаральд Брайд сел за ключ, чтобы помочь Филиппсу с отправкой частных радиограмм на мыс Рейс.

- Мы столкнулись с айсбергом, и сейчас я выясняю, не причинил ли он нам повреждения. Так что будьте готовы послать просьбу о помощи, но не передавайте ее до тех пор, пока я вам об этом не скажу. Сделав это указание, капитан Смит покинул радиорубку, но через несколько минут вернулся снова. Он положил на стол перед Филиппсом листок бумаги, на котором были написаны координаты "Титаника": "41˚4б' северной широты и 50˚14' западной долготы".

- Сейчас вам бы следовало вызвать помощь, - сказал капитан.

- Как? Передать сигнал бедствия? - удивился Филиппе.

- Да, и немедля, - ответил Смит.

Филиппе положил руку на ключ и передал сигнал общего вызова всех станций и позывные "Титаника" несколько раз подряд.

В 00 часов 10 минут с антенны лайнера в ночной эфир полетел сигнал CQD - действовавший в те годы международный радиотелеграфный сигнал бедствия, и координаты "Титаника". Первым радиограмму принял Даррент - радист английского парохода "Маунт Темпл": "Титаник" шлет CQD, идите немедля, ударились об айсберг". В 00 часов 15 минут на сигнал бедствия ответил германский пароход "Франкфурт", находившийся в 150 милях от места катастрофы. Однако его радист не понял всей серьезности ситуации и стал запрашивать Филиппса о подробностях столкновения. Через полчаса, когда Филиппс наладил четкую связь с английским лайнером "Карпатия", немецкий радист вклинился в их разговор, опять спрашивая: "Что там с вами случилось?"

"Идете ли вы к нам на помощь? Мы налетели на айсберг", - повторил "Титаник".

Через несколько минут "Франкфурт" снова запрашивал

"Титаника": "Находятся ли уже поблизости от вас другие суда?"

Филиппс промолчал. Но когда немец еще раз попросил сообщить подробности, радист "Титаника" отстучал: "Ты дурак. Отключись и не прерывай нашу связь".

Тишина в радиорубке "Титаника" нарушалась лишь треском искр в работающем передатчике, который посылал в эфир координаты и сигнал бедствия.

В 58 милях от "Титаника" в южном направлении шел британский лайнер "Карпатия", принадлежавший конкурирующей фирме "Кунард лайн". Но радист Томас Коттэм, еще ничего не зная о случившемся, передал на "Титаник", что на мысе Рейс для него получены частные сообщения.

В 00 часов 25 минут Филиппс ответил "Карпатии": "Немедленно идите на помощь. Мы столкнулись с айсбергом. Старик, это сигнал бедствия. 41°46' нордовой, 50°14' вестовой".

Вскоре Филиппс получил ответ, что "Карпатия" изменила курс и на всех парах идет на помощь.

В 00 часов 40 минут "Титанику" ответили американская "Вирджиния", однотипный с "Титаником" "Олимпик" и русский грузовой пароход "Бирма". Казалось, эфир был переполнен треском от искровых разрядов радиотелеграфа. Пароходы, находившиеся за пределами дальности прямого радиообмена с "Титаником", узнавали о катастрофе от других судов, получивших его сигнал бедствия.

Когда играли регтайм...

"Титаник" стоял неподвижно в ночи на зеркальной глади океана. Из первых трех его огромных труб с неистовым ревом, сотрясавшим тихое звездное небо, извергался пар. Выработанный 29 котлами, пар был уже не нужен, теперь он требовался лишь для вращения динамо-машины и отливных насосов. В котельных отделениях, заливаемых забортной водой, чтобы предотвратить взрыв котлов, механики и кочегары тушили топки. Услышав страшный рев пара, пассажиры первого и второго класса высыпали на верхнюю прогулочную палубу. Из-за сильного холода люди одевались кто во что горазд: меховые пальто, свитера, купальные халаты, пижамы. Когда прекратили стравливать пар и шум стих, над застывшей гладью океана раздался странный, непривычный звук: он исходил из четвертой дымовой трубы "Титаника". Это был вой трех десятков собак самых разных пород и мастей. Дело в том, что четвертая труба лайнера была фальшивой - она не имела внутри дымохода и предназначалась лишь для того, чтобы подчеркнуть мощь гигантского судна. В ней имелись различные вспомогательные помещения для хранения спортивного инвентаря и клетки для

пассажирских собак. Только избранным пассажирам "люксов" разрешалось держать своих питомцев в каютах. Остальные псы содержались в этой своего рода трубе-зверинце. И вот сейчас, почуяв недоброе, испуганные ревом вырывавшегося из труб пара, животные завыли...

Общей тревоги с сиренами и ударами в судовой колокол на "Титанике" не протрубили. Смит опасался паники. Стюарды спокойно и вежливо разбудили спавших пассажиров, оповестили о "небольшом повреждении" лайнера и предложили всем надеть спасательные жилеты и выйти на шлюпочную палубу. Но выйти на шлюпочную палубу было предложено только обитателям "люксов" и двух первых классов. В третьем же классе парохода такого объявления сделано не было, и фактически там никто не знал, почему трубы ревут, а судно стоит на месте. Сотни сонных, перепуганных людей, толкая друг друга, устремились из кают и кубриков в проходы и коридоры лайнера. Согласно шлюпочному расписанию, пассажиры "люксов" и первого класса должны были собраться в носовой и средней части шлюпочной палубы, пассажиры второго класса - в кормовой части этой палубы. Место же для обитателей третьего класса, а он составлял две трети всех пассажиров "Титаника", предусматривалось на нижней кормовой палубе позади надстройки, перед палубой юта, и на носовой палубе, между срезом полубака и надстройкой. Но все выходы на эти две нижние палубы были закрыты... В течение двух часов люди живой цепочкой блуждали в поисках выхода по многочисленным коридорам и проходам в чреве огромного парохода. Большая часть из них так и не выбралась на верхние палубы из-за давки, которая там царила. Получилось так, что из нижних помещений третьего класса люди практически не имели возможности попасть на шлюпочную палубу. Толпы женщин и мужчин стояли у начала главной лестницы третьего класса и кормовой части палубы "Е". Наверх их не пускали стюарды: распоряжение отправить женщин и детей к шлюпкам последовало лишь в 00 часов 30 минут. Множество народу попадало на палубе "Е" в тупики, и люди опять возвращались туда, откуда начали поиск выхода наверх.

А в это время представители высшего общества занимали места в шлюпках.

На "Титанике" имелось 14 спасательных шлюпок длиной 10 метров, вместимостью 65 человек каждая, два катера чуть меньших размеров, каждый из которых мог принять по 40 человек, и 4 шлюпки конструкции Энгельхарда (со складывающимися парусиновыми бортами) вместимостью около 50 человек каждая.

Согласно британским правилам, объем спасательных средств на "Титанике" должен был быть достаточным для размещения 962 человек. На самом деле общая вместимость шлюпок "Титаника" была рассчитана на 1 178 человек. Фактически шлюпки могли вместить лишь половину из 2 207 человек, находившихся на борту "Титаника", и всего 30 процентов общего количества людей, на которое был рассчитан лайнер.

О таком страшном несоответствии не знал никто из пассажиров, и лишь немногие члены экипажа понимали трагизм сложившейся ситуации. Для большинства пассажиров "Титаник" был непотопляем. Они не хотели садиться в шлюпки, полагая, что будут в большей безопасности, если останутся на борту лайнера. Офицерам, матросам и стюардам "Титаника" пришлось буквально уговаривать пассажиров покинуть судно. Капитан Смит отдал приказ: "В первую очередь в шлюпки садятся женщины и дети!" Однако в первых, спущенных на воду шлюпках "Титаника" оказалось и немало мужчин. Вежливые стюарды особую заботу проявили к своим подопечным пассажирам из класса "люкс".

Шлюпка под № 1, спущенная с правого борта, позже получила название "специальная миллионерская". Когда шлюпку спустили на воду, в ней вместо положенных 40 человек было всего 12. Она отошла от тонущего "Титаника" и больше к нему не возвращалась. Но об этом позже...

Одна за другой вдоль обоих бортов спускались на воду шлюпки и по тихой гладкой поверхности океана под стук и хлопанье весел отходили прочь от "Титаника" в ночную мглу.

Капитан Смит, видимо, прекрасно понимал драматизм сложившейся ситуации: половина находившихся на борту лайнера людей, за жизнь которых он нес ответственность, должна была погибнуть, потому что спасательные шлюпки не могли принять всех. Он знал, что в пробковом спасательном жилете здоровый человек, оказавшийся в воде, проживет не более часа. Если в 19 часов термометр показывал б градусов по Цельсию, то к 20 часам температура воздуха упала до 0 градусов, а температура воды в 23 часа равнялась -0, 5 градуса по Цельсию. Смит чувствовал, что число погибших окажется еще больше, если на тонущем пароходе начнется паника. Поэтому он приказал закрыть на замок все двери проходов, ведущих из помещений третьего класса, где находилось более 700 человек, наверх к шлюпкам. Чтобы хоть как-то отвлечь внимание пассажиров от мысли о неизбежности гибели корабля, Смит попросил руководителя оркестра судового ресторана Уоллоса Хартли собрать своих музыкантов и начать играть. Сперва музыканты собрались в салоне отдыха первого класса, потом вышли на

открытую шлюпочную палубу и начали играть.

И вот в ночном холодном воздухе, под яркими звездами раздались звуки джаза. Четкие и быстрые ритмы модного тогда регтайма сменяли друг друга. Восемь профессиональных музыкантов старались изо всех сил. Видимо, они понимали, что играют в последний раз в своей жизни... Звуки оркестра хотя и заглушали гул толпы, доносившийся с нижних палуб третьего класса, но не смогли заглушить револьверные выстрелы.

Позже на следствии выяснилось, что во время спуска на воду последних шлюпок из-за начавшейся паники и хаоса офицеры "Титаника" применили огнестрельное оружие. На суде пассажирка Корнелия Эндрюс заявила, что видела, как застрелили несколько мужчин, пытавшихся захватить приготовленную к спуску на воду шлюпку.

С момента удара об айсберг прошел час. Гигантское судно тонуло. Вот как описывает это Уолтер Лорд в своей книге "Последняя ночь "Титаника": "Его высокие мачты и четыре большие трубы четким черным силуэтом вырисовывались на фоне ночного безоблачного неба. От его прогулочных палуб, от длинных верениц иллюминаторов исходил яркий, слепящий свет. Из шлюпок можно было видеть людей, облепивших поручни леерного ограждения; в тихом ночном воздухе слышалась мелодия регтайма. Ярко освещенное, оно было похоже на оседающий под бременем собственной тяжести праздничный пирог".

В это время в машинном отделении "Титаника" механики и кочегары прилагали отчаянные усилия, чтобы поддержать давление пара в работающих котлах, необходимое для работы насосов и подачи энергии для электрического освещения и, главное, для радиостанции. По-прежнему с антенны лайнера неслись в эфир радиосигналы о помощи. В это время на связь с "Титаником" вышел его "брат" - лайнер "Олимпик". Он находился в 500 милях. Филиппс периодически поддерживал с ним связь, не переставая обращаться с просьбой о помощи к судам, находящимся ближе к "Титанику". А ближе всех к тонущему лайнеру была "Карпатия" (в 58 милях), радист которой сообщал, что она на предельных оборотах своей паровой машины мчится на помощь.

В 00 часов 45 минут с ходового мостика "Титаника" ввысь полетела первая сигнальная ракета. Больше часа помощники капитана пускали в небо эти призывы о помощи. А тем временем слева по носу лайнера примерно в 10 милях маячили огни какого-то парохода. Он, не оказав помощи, через полтора часа исчез из виду.

На "Титанике" спускали на воду последние шлюпки. Второй помощник капитана Чарлз Лайтоллер во время разбирательства катастрофы свидетельствовал, что видел директора-распорядителя фирмы "Уайт Стар" Брюса Исмея. В накинутом поверх пижамы пальто и ковровых ночных туфлях он стоял у шлюпки, с которой матросы снимали брезентовый чехол, он ни с кем не разговаривал, ни к кому не обращался, словно загипнотизированный, направился в сторону кормы, где смотрел, как в шлюпку сажали детей и женщин. У шлюпки № 5 он начал торопить матросов: "Спускай! Спускай! Быстрее! Еще быстрее!"

Пятый помощник капитана Гарольд Лоу, который в это время работал с талями под шлюпбалками, понимая, что указания и команды Исмея создают путаницу в его работе и подвергают опасности жизнь сидевших в шлюпке людей, крикнул: "Эй ты! Убирайся отсюда к чертовой матери!" Исмей остолбенел и отошел прочь. Потом он подошел к шлюпке "С", которая уже висела на талях за бортом. Нос лайнера уходил под воду, вода начала заливать палубу. Брюс Исмей оказался в этой шлюпке... Нет, его туда не столкнула стоявшая рядом толпа. Он прыгнул в нее сам. Во время разбирательства катастрофы он объяснял суду:

- После того как в шлюпку сели все дети и женщины и никого не осталось на палубе с этого борта, я прыгнул в эту шлюпку, когда она уже спускалась на воду.

- Кто-нибудь еще сел в нее? - спросил судья.

- Да, господин Картер и два китайца, которых обнаружили, когда шлюпка была спущена.

- Прежде чем вы сели в шлюпку, были попытки созвать кого-либо из пассажиров на шлюпочную палубу?

- Я не знаю. Я все время находился на палубе.

- Вы поинтересовались, что это было именно так?

- Нет.

Уж кому, как не Исмею, было ясно, что, когда он покинул "Титаник", на его борту оставалось еще 1600 человек, среди которых сотни женщин и десятки детей... Более того, он видел, как перед его позорным бегством с тонущего корабля многие его друзья из числа сильных мира сего отказались занять место в шлюпке раньше женщин и детей. Взять хотя бы обладателя 150 миллионов долларов полковника Джона Джекоба Астора, который предпочел смерть позору. О выдержке и мужественном поведении его перед лицом смертельной опасности давала показания на следствии американка мисс Маргарита Хейс из Нью-Йорка: "Полковник Астор обнял за талию свою жену и помог

ей сесть в шлюпку. Других женщин, которые должны были сесть в эту шлюпку, не было, и офицер корабля предложил Астору

сесть в шлюпку вместе с женой. Полковник беспокоился за жену, которая была на восьмом месяце беременности. Он посмотрел на палубу, нет ли женщин, желающих сесть в шлюпку, и занял место. Шлюпку вот-вот должны были спустить на воду, когда из прохода выбежала женщина. Подняв руку, полковник остановил спуск шлюпки, вышел из нее, помог женщине сесть на его место. Жена Астора вскрикнула и хотела выйти из шлюпки вместе с мужем, но он обнял ее и, нежно похлопав по спине, что-то тихо сказал ей. Когда спускали шлюпку, я слышала, как он произнес: "Дамы всегда должны быть первыми". Многие видели, как Астор улыбался и махал рукой своей жене, когда шлюпка была уже на воде".

Последнюю шлюпку с "Титаника" спускали в 2 часа 05 минут. К этому времени ходовой мостик лайнера уже скрылся под водой, и носовая часть шлюпочной палубы стала погружаться в море. Лайтоллер, второй помощник капитана, был предельно осторожен. Толпа в несколько сот человек окружила шлюпку, в которой было всего 47 мест... Он приказал матросам и стюардам крепко взяться за руки, окружить шлюпку и пропускать в нее только женщин с детьми. Одновременно капитан Смит кричал в медный рупор толпе: "Сначала женщины и дети! Мужчины, будьте британцами!"

Теперь с каждой секундой "Титаник" все глубже и глубже уходил под воду. Его корма медленно поднималась над поверхностью океана. Изнутри парохода стали слышны звуки падающей мебели, звон бьющейся посуды, хлопанье дверей кают, которые начали сами собой открываться.

Вода наступала. Наклон палубы стал таким крутым, что люди уже не могли устоять на ногах. Они падали в воду... Когда шлюпка, которой командовал Лайтоллер, была спущена на воду и ее тали отданы, Смит в последний раз зашел в радиорубку, где Филиппс и Брайд все еще вели переговоры с судами, спешившими к месту катастрофы. Он сказал им: "Вы выполнили ваш долг до конца. Я разрешаю вам покинуть рубку. Спасайтесь, если сможете. Теперь каждый сам за себя..."

Опустели каюты и салоны лайнера. Во внутренних помещениях "Титаника" сгустилась тишина, свисавшие под углом хрустальные люстры освещали пустые рестораны и бары уже призрачным красноватым светом.

Оркестр "Титаника" в полном составе теперь стоял на верхней палубе между первой и второй дымовыми трубами. Музыканты поверх пальто надели спасательные жилеты. Они продолжали играть... В 2 часа 10 минут руководитель оркестра Хартли постучал смычком по своей скрипке. Звуки регтайма стихли, и на

наклонной палубе в холодном ночном воздухе зазвучала мелодия епископального гимна "Ближе к Тебе, о Господи!". С трудом удерживаясь на ногах, музыканты закончили гимн и начали другой. Назывался он "Осень". Но им не удалось сыграть его до конца: "Титаник", вдруг сильно дрогнув корпусом, стал еще быстрее погружаться носом в воду, задирая вверх корму. Находившиеся в шлюпках видели, как люди кучками лепились к стенкам палубных надстроек и рубок, к лебедкам и раструбам вентиляторов.

В страшном водовороте у палуб стоявшего теперь почти вертикально "Титаника" закружило мешанину из шезлонгов, ящиков, канатов, каких-то досок и обломков. Вода бурлила и пенилась, с шипением через открытые двери и иллюминаторы вырывался из чрева парохода воздух, смешанный с паром.

Вот как описывает последние минуты "Титаника" двадцатипятилетний преподаватель Дулвичесского колледжа Кембриджа Лоренс Бисли в своем письме, помещенном в газете "Таймс" от 20 апреля 1912 года. Рассказав, где он был в момент столкновения с айсбергом и как попал в одну из шлюпок, Бисли пишет: "Было около 1 часа утра. Луны не было, и было темно. Море было спокойное, как пруд, шлюпку слегка покачивало на зыби. Ночь была прекрасная, но холодная. Издали "Титаник", выделяясь на ясном звездном небе, казался громадным, все иллюминаторы и окна в салонах блестели ярким светом, нельзя было и думать, что было что-то неладное с таким левиафаном, если бы не было заметного наклона на нос, где вода доходила до нижнего ряда иллюминаторов. Около 2 часов мы заметили, что наклон на нос быстро увеличивался, мостик целиком погрузился под воду. Пароход медленно поднимался кормой вертикально вверх, причем внезапно свет в салонах исчез, затем на несколько мгновений опять блеснул, после этого исчез совсем. В то же самое время послышался грохот, который можно было бы слышать за мили, - это котлы и механизмы сорвались со своих мест;

это был самый роковой звук, когда-либо слышимый среди океана. Но это не был еще конец. К нашему удивлению, корабль остался стоящим вертикально в течение продолжительного времени, которое я оцениваю в пять минут; во всяком случае, наверное, в течение нескольких минут "Титаник", подобно башне высотою около 150 футов, стоял вертикально над уровнем моря, выделяясь черным на ясном небе. Тогда мы услышали самый страшный вопль, который когда-либо достигал уха человека, - это были крики сотен наших сотоварищей, боровшихся со смертью в ледяной воде и призывавших на помощь, которую мы не могли им оказать, ибо наша шлюпка была уже загружена полностью".

Утро понедельника 15 апреля

"Титаник" скрылся под водой в 2 часа 20 минут. Водоворота при его погружении, чего ожидали многие, не было. Все еще гладкая как зеркало поверхность океана была усеяна спасательными кругами, ящиками, шезлонгами, деревянными скамейками, досками, бочками и другими многочисленными предметами, которые продолжали то и дело всплывать откуда-то из глубины Атлантики. Среди этой мешанины барахтались сотни людей. Температура морской воды была ниже точки замерзания пресной воды: -2 градуса по Цельсию.

На месте, где под воду ушел "Титаник", оказались еще две шлюпки конструкции Энгельхарда, всплывшие, когда верхняя палуба скрылась под водой. Одна из них была наполовину затоплена, другая плавала вверх днищем. Только сильные и выносливые люди сумели найти на этих плавучих островках свое спасение.

Последние минуты лайнера наиболее подробно и достоверно описаны английским историком полковником Грейси в его книге "Гибель "Титаника". Он оставался на шлюпочной палубе до погружения судна под воду. По мере того как тонущий пароход принимал вертикальное положение, он стал передвигаться с другими пассажирами по правому борту в сторону кормы. Грейси пишет:

"Перед нами вставала живая стена людей. Они поднимались с нижних палуб, стояли они лицом к нам в несколько рядов, заняв все шлюпочную палубу. Проход к корме был наглухо закрыт ими. В толпе были и женщины, и мужчины. Это были пассажиры третьего класса, которые только что прорвались с нижних палуб. Они смотрели на нас, видели, как нас настигла вода. Потом они повернулись в другую сторону, лицом к корме. Не было паники, и не раздавались истерические крики. Это была молчаливая агония толпы..."

О судьбе капитана Смита показания очевидцев весьма противоречивы. Одни якобы видели, как он застрелился из браунинга, другие утверждали, что он плавал среди обломков кораблекрушения, держа одной рукой маленькую девочку, третьи свидетельствовали, что спустя час после гибели "Титаника" капитана видели у шлюпки, куда он отказался влезть. Но что бы там ни утверждали очевидцы, Смит погиб со своим кораблем. Из семи помощников капитана погибли трое. Из двадцати пяти механиков "Титаника" не спасся ни один. Из двух радистов лайнера погиб один - Филиппс. Он оставался на своем посту до 2

часов 10 минут, пока работала его радиостанция. Его подобрала одна из шлюпок, но на рассвете он умер.

Большая часть спущенных на воду шлюпок "Титаника" не была укомплектована даже минимальным числом гребцов. В протоколе следственной комиссии сената США можно встретить одно любопытное показание. Англичанка мисс Уайт, которая спаслась на шлюпке № 8, на вопрос сенатора Смита о поведении команды шлюпки ответила:

"Прежде чем мы отошли от тонущего судна, двое мужчин (я подчеркиваю - мужчин, я не называю их моряками, думаю, что это были стюарды) достали сигареты и закурили, закурили в такую минуту! Все эти мужчины покинули судно под предлогом, что они гребцы. Сидевший рядом со мной такой "моряк" взял весло и стал протаскивать его по воде вдоль борта шлюпки. Я спросила его, почему он не вставит весло в уключину. Он спросил: "А что, нужно вставлять весло в эту дырку?" Я ответила, что конечно. Он сказал, что никогда не держал весла в руках". Из разговора с другим "моряком" мисс Уайт узнала, что он тоже никогда не держал весла.

В то же время некий Томас Джонс, матрос "Титаника", которому было приказано командовать этой шлюпкой, заявил при разбирательстве катастрофы следующее: "Повсюду раздавались крики и призывы о помощи. Те, кто видел, что наша шлюпка недогружена, кричали нам, чтобы мы вернулись. Один голос я узнал. Это был мой приятель Пэдди Лайонс из Корка, который спускал шлюпку. Когда мы чуть отошли, он крикнул: "Эй, на шлюпке!" Я хотел повернуть обратно, но все женщины закричали и начали меня уговаривать отгребать подальше. В нашей шлюпке было тридцать пять человек. Она свободно могла принять еще тридцать".

Шлюпкой №6 командовал матрос первого класса Роберт Хитченс. В ней находились 24 женщины, мальчик со сломанной рукой и два стюарда. Женщины, слыша вопли и крики тонущих в ледяной воде людей, не могли этого вынести и сказали Хитченсу, что следует вернуться туда, где затонуло судно. Но Хитченс заявил: "Нет, мы не пойдем назад, мы спасаем наши жизни, а не их". Никакие уговоры и угрозы пассажирок шлюпки не помогли. Позже одна из них, по фамилии Кэнди, писала: "Командир шлюпки был полон страха, он помешался на этом страхе. Он стоял за рулевым веслом и говорил нам об ужасах, которые нас ожидают в случае, если мы вернемся к "Титанику". Он пытался внушить нам ужас, говоря об огромной воронке, о взрыве котлов, о том, насколько крепка хватка утопающих, которые потопят нашу шлюпку..." Таким образом шлюпка № б, где находилось 28

человек вместо 65, никого не спасла.

В шлюпке №4, помимо других 40 женщин, находились жены миллионеров Астора, Уайденера, Тэйера и Райерсона. Гребцов не хватало. Никто не знал, как нужно пользоваться веслами, и не понимал команды рулевого. Шлюпка беспомощно кружилась на месте. Жена Райерсона вспоминала потом: "Повсюду вокруг нас слышались крики о помощи тонущих людей. Кто-то говорил в шлюпке: "Гребите ради жизни прочь, нас затянет". Мы пытались грести, как могли. Нас вроде никуда не засасывало. Потом мы повернули, чтобы подобрать несколько человек с воды. Некоторые из женщин протестовали, но другие настояли на своем, и мы втащили в шлюпку семерых мужчин. В основном это были кочегары, матросы или стюарды, они так закоченели, что едва могли двигаться. Двое из них вскоре умерли, остальные метались в бреду и стонали".

Третий помощник капитана Питман, командовавший шлюпкой №5, пошел было на помощь замерзающим в воде людям. Но пассажиры, из которых большинство были женщины, запротестовали. "С какой стати нам расставаться со своей жизнью ради безнадежной попытки спасти других?" - говорили они. В течение часа эта шлюпка, имея 25 свободных мест, стояла на месте, все, кто в ней находился, слышали, как в 300 метрах от них кричали гибнущие в ледяной воде люди...

Когда в шлюпке №1, которой командовал матрос первого класса Саймонс, стали раздаваться просьбы о том, чтобы вернуться и подобрать оставшихся в живых людей, миллионер Космо Дафф Гордон заявил, что не считает нужным предпринимать такую попытку, поскольку она чревата опасностью: утопающие, мол, "хватаются за соломинку" и могут потопить шлюпку. В ней, как мы уже говорили, вместо 40 положенных по норме мест занято было 12 Гордон пообещал каждому из гребцов выписать счет на пять фунтов стерлингов (деньги по тем временам немалые!). Говорят, он обещал морякам эти деньги на обмундирование, которое погибло с "Титаником". Его обещание, сделанное в столь драматический момент, смахивало на подкуп команды шлюпки. Фактически это была взятка. "Миллионерская шлюпка" бесцельно гребла, двигаясь туда-сюда, но к месту, где погиб "Титаник", так и не подошла. В течение часа люди, сидевшие в ней, слушали жуткие крики тонущих.

Фактически, как показало следствие, только одна из спущенных с "Титаника" шлюпок вернулась к месту, где он затонул Это была шлюпка №14, которой командовал штурман Лоу. Находясь всего в 150 метрах от тонущего "Титаника", Лоу,

думая, что его шлюпка может быть опрокинута и затоплена тонущими, ждал почти час, прежде чем вернуться и спасти людей "Это было бы неразумно и небезопасно идти туда раньше, потому что все бы мы погибли и никто из нас не спасся вообще", - объяснял потом на суде пятый помощник капитана "Титаника". Но когда он вернулся, все уже было кончено. Его шлюпка подобрала из воды всего четырех живых человек. Один из них вскоре умер.

Лишь 13 человек из 1600, оставшихся на "Титанике" в момент его гибели, были подобраны с воды восемнадцатью шлюпками!.. Пытаясь осмыслить эти факты, невольно возвращаешься к фантастическому роману Моргана Робертсона "Тщетность" Действительно, Северная Атлантика стала немым свидетелем человеческих страстей.

Между тем, получив сигнал бедствия "Титаника", капитан "Карпатии" Артур Ростron изменил курс и приказал своему старшему механику поставить двойную вахту кочегаров и идти на предельной скорости. В 0 часов 35 минут капитан рассчитал, что сможет подойти к месту катастрофы через четыре часа. В 1 час 50 минут радист с "Карпатии" Гарольд Коттам получил последнее сообщение с тонущего лайнера "Идите как можно быстрее Машинное отделение затапливается по котлы" "Карпатия" мчалась по тихой глади безмятежного океана Впередсмотрящие следили за плавающим льдом и в одном румбе от корабля слева заметили айсберг. Вскоре они стали попадаться с каждого борта. "Карпатия" несколько раз меняла курс. Ни "Титаника", ни его шлюпок Ростron не видел. Он приказал пускать ракеты каждые 15 минут. Наконец раздался крик впередсмотрящего, он увидел шлюпку. Это была шлюпка №2, которой командовал четвертый штурман Боксхолл. В 4 часа 10 минут пассажиры шлюпки были приняты на борт. Когда стало светать, обнаружилась флотилия шлюпок, которые были разбросаны на большом расстоянии друг от друга. Последней подгребла к "Карпатии" шлюпка №12, в которой находились полковник Грейси и радист Гарольд Брайд. Так из 2207 человек было спасено 703 человека.

Суд и две исповеди

Как только "Карпатия" прибыла в Нью-Йорк, обстоятельства гибели "Титаника" стали достоянием прессы. Мир был потрясен грандиозностью катастрофы. В Америке и в Европе наступили дни скорби и траура. На стоявших в портах судах приспустили государственные флаги, не работали театры, были отменены банкеты, юбилеи и военные парады. Президент США Тафт и король Великобритании Георг V обменялись посланиями соболезнования Для выяснения обстоятельств и причин гибели лайнера в Нью-Йорке приступила к работе судебная комиссия, назначенная сенатом США, а 2 мая в Лондоне был назначен аварийный суд. Он проходил в Скотиш-холле Вестминстера под председательством лорда Марсея, всемирно известного юриста и специалиста по разбору морских аварий. Ему помогали профессора-кораблестроители, инженеры-механики, адмиралы и капитаны дальнего плавания. Аварийный суд провел 36 заседаний, закончив свою работу 3 июля 1912 года.

Во время разбирательства обстоятельств катастрофы судебной комиссией в США сенатор Исидор Рэйнер от штата Мэриленд выступил с серьезными обвинениями в адрес владельца компании "Уайт Стар" Брюса Исмея. Он высказался о нем как об "офицере, в первую очередь отвечающем за гибель "Титаника". "Господин Исмей заявляет, - говорил сенатор, - что сел в последнюю шлюпку. Я не верю этому. Сесть в шлюпку директору-распорядителю компании, уголовно ответственному за столь ужасную трагедию, было не чем иным, как проявлением трусости. Кроме того, - продолжил сенатор, - у меня нет никаких сомнений в том, что северная трасса, которой шел "Титаник", была выбрана по приказу самого господина Исмея. Он рисковал жизнью всех находившихся на судне людей, чтобы сделать быстрый океанский переход".

Стремясь оправдать Исмея, газета "Нью-Йорк сан" писала: "Господин Исмей вел себя с исключительным благородством. Никто не знает, как он оказался в спасательной шлюпке, можно предположить, что он сделал это, чтобы лично объяснить своей пароходной компании обстоятельства катастрофы".

Американской общественности было известно, что на "Карпатии" Исмей, напичканный инъекциями наркотиков, нашел убежище от людских глаз - в кабинете врача. До конца рейса он не покидал этой каюты. В Нью-Йорке, сойдя с "Карпатии" на пирс, он попал в кольцо журналистов и был вынужден дать им интервью. На вопрос, почему он оказался в шлюпке, Исмей

ответил: "За кого вы меня принимаете? Конечно, перед спуском шлюпки рядом не было ни женщин, ни детей. Я думал, что они уже все спасены... Я могу только сказать, что офицеры и сотрудники компании "Уйат Стар" сделают все человечески для них посильное, чтобы уменьшить страдания и печаль родственников и друзей тех, кто погиб. Я греб на шлюпке всю ночь, до тех пор, пока нас не подняли на борт "Карпатии".

На суде он неоднократно повторял, что рядом со шлюпкой перед ее спуском на воду не было ни женщин, ни детей, что он греб всю ночь, что его совесть чиста. Однако суд признал неоспоримым тот факт, что коэффициент смертности детей из третьего пассажирского класса "Титаника" оказался более высоким, чем среди мужчин из первого. Из 76 детей третьего класса спасено 23 (30 процентов), а из 173 мужчин первого класса спасено 58 (34 процента).

Казалось, более обстоятельно повел следствие аварийный суд в Лондоне. С каждым очередным его заседанием вырисовывалась истинная картина происшедшего с "Титаником". Отмечалось, что встреченный "Титаником" лед не появлялся так далеко к югу в течение многих лет. Суд подтвердил, что оба радиста лайнера, занимаясь передачей и приемом частных сообщений, не передавали полученные ими радиограммы-предостережения об айсбергах на ходовой мостик. Много говорилось и о шлюпках: большая часть их отошла от борта тонущего корабля полупустыми и лишь одна вернулась к месту гибели судна.

При чтении стенографического протокола суда сразу бросается в глаза, что текст протокола занимает более тысячи машинописных страниц, а вынесенное судом постановление - всего четыре строки. Оно звучит так: "Суд, тщательно расследовав обстоятельства катастрофы, нашел, как это явствует из приложенных к сему документов, что гибель означенного выше корабля произошла из-за столкновения с айсбергом, вызванного чрезмерной скоростью, с которой вели корабль". Суду было известно, что в списке жертв "Титаника" фигурировали фамилии только 4 пассажирок первого класса из 143. Трое из них отказались сесть в шлюпки и остались с мужьями. Во втором классе из 93 женщин погибли 15, а в третьем - из 179 женщин 81.

В отчете лорда Мерсея о факте дискриминации пассажиров третьего класса не упоминалось ни слова. Во время расследования ни у одного пассажира третьего класса не были взяты свидетельские показания. Единственный оставшийся в живых стюард, обслуживавший этот класс, заявил, что пассажиров не выпускали на верхние палубы до 1 часа 15 минут. Слова председателя аварийного суда не соответствовали истине: "Я

удовлетворен тем, что заявление относительно большого числа погибших в третьем классе по отношению к погибшим в двух других классах не обосновано тем, что с ними поступили несправедливо. С ними не поступили несправедливо".

В то же время лорд Мерсей не позабыл реабилитировать двух из числа сильных мира сего. Он заявил: "В ходе разбирательства дела нападка была сделана на моральное поведение двух пассажиров, а именно сэра Космо Даффа Гордона и господина Брюса Исмея. В задачу суда не входит рассматривание подобных вопросов, и я бы обошел их молчанием, если бы не опасался, что молчание мое может быть неправильно понято. Очень суровое обвинение сэра Космо Даффа Гордона в том, что он, оказавшись в шлюпке №1, подкупил матросов, управляющих ею, чтобы они гребли прочь от тонущих людей, судом не подтверждено.

Что касается нападок на господина Брюса Исмея, то они выражаются в предположении, что, занимая положение директора-распорядителя пароходной компании, моральный долг обязывал его остаться на борту до тех пор, пока судно не затонет. Я не согласен с этим. Господин Исмей, оказав помощь многим пассажирам, увидел, что последняя из шлюпок №"С" фактически уже спущена на воду. В ней было для него место, и он прыгнул в нее. Не прыгни он в нее, он просто бы добавил еще одну жизнь, свою собственную, к числу погибших".

Но ни газеты и ни эта оправдательная речь Мерсея не смогли смыть пятно позора с директора и владельца фирмы "Уайт Стар". В мире таких же финансовых воротил он уже был мертвецом. Как простой народ, так и аристократия Америки и Англии не могли простить ему, фактическому хозяину "Титаника", одного - он залез в последнюю шлюпку, когда на борту тонущего судна оставалось больше сотни женщин с детьми и полторы тысячи мужчин, в то время когда капитан Смит призывал в рупор: "Мужчины, будьте британцами!"

Дети, проходя после школы мимо его особняка, каждый день кричали: "Трус! Трус! Трус!" Вскоре после окончания суда Исмей вынужден был удалиться в добровольное изгнание в свое ирландское поместье в графстве Галуэй. Всеми отвергнутый и презираемый, он умер в октябре 1937 года.

Капитан "Титаника" Смит хотя и был признан судом виновным (посмертно) в катастрофе, но его ошибки не обсуждались. К позорному столбу приговорили Стэнли Лорда - капитана парохода "Калифорниан". Жрецы Фемиды доказали тогда, что огни судна, которые видели с тонущего "Титаника", принадлежали "Калифорниану", который якобы находился в 6 милях к северу от места разыгравшейся драмы. Участь Лорда

оказалась столь же незавидной, как и участь Исмея. Он был обвинен в самом страшном по морским законам преступлении: не счел нужным оказать помощь погибавшим в воде людям. В течение 50 лет Стэнли Лорд, отстраненный от службы, носил несмываемое пятно позора. Англичане показывали на него пальцами и говорили: "Вот он, который мог спасти полторы тысячи человек и не сделал этого!"

Капитан Лорд протестовал, оправдывался, клялся, что в ту ночь его пароход находился в 30 милях от места гибели "Титаника" и что никаких сигналов бедствия он не видел. Но все было напрасно: всеми презираемый, он жил уединенно, влача жалкое существование. Умер он в возрасте 84 лет, в 1962 году... А спустя несколько месяцев Англия поняла, что все обвинения в его адрес были несправедливы. По странной прихоти судьбы был случайно найден вахтенный журнал и личный дневник старшего помощника капитана норвежского промыслового судна "Самсон" Хенрика Наэсса. Оказалось, что судно, которое видели с "Титаника", было отнюдь не "Калифорниан". Это был "Самсон", возвращавшийся домой после нескольких месяцев браконьерского промысла на чужих тюленьих лежбищах. Выступая в сентябре 1963 года по Би-би-си, Хенрик Наэсс признался, что замеченные им белые ракеты "Титаника" он принял за сигналы американского патрульного корабля, который, как ему казалось, гнался за "Самсоном" Боясь потерять богатую добычу, Наэсс погасил ходовые огни и взял курс на север, потом пошел к берегам Исландии. В чужом порту из газет он узнал о гибели "Титаника". Позже, сверив записи в вахтенном журнале, норвежец пришел к выводу, что он - Хенрик Наэсс - косвенный виновник гибели полутора тысяч человек. Наэсс заявил: "Теперь я понимаю, что значили видимые нами в ту ночь огни и ракеты. Мы находились совсем близко, когда "Титаник" пошел ко дну. Да, мы были рядом на большом надежном судне, имеющем восемь шлюпок, и море было тихим и спокойным. Неужели мы ничего не предприняли бы, если бы знали, что творилось! А радио у нас не было.."

Теперь всем стало ясно, почему с таким упорством капитан Лорд и его офицеры в свое время утверждали, что видели уходившее на север неизвестное судно. "Калифорниан" стоял во льдах в 30 милях от "Титаника". Вот как об этом написано в "Оксфордском справочнике по кораблям и морю" (Лондон, 1976): "Два расследования катастрофы сделали козлом отпущения капитана парохода "Калифорниан", огни которого, как констатировалось, были видны на горизонте в 1 час ночи. Показания ясно свидетельствовали, что эти огни не могли быть его огнями". Об ошибочных выводах по обвинению капитана

Лорда, сделанных сенатором Смитом и лордом Мерсеем, четко сказано в книге английского капитана Тингера Пэдфильда "Титаник" и "Калифорниан", вышедшей в Англии в 1965 году.

Гибель "Титаника", которая потрясла мир, не прошла для человечества даром. Она доказала, насколько опасна самоуверенность людей в своих технических достижениях. И именно эта трагедия явилась толчком к разработке, обсуждению и подписанию "Международной конвенции по охране человеческой жизни на море". Катастрофа "Титаника" положила конец практике, в соответствии с которой пассажиры первого класса подлежали эвакуации с тонущего судна в первую очередь. Люди наконец поняли, что число мест в спасательных шлюпках любого судна должно быть достаточным, чтобы в случае его гибели можно было разместить всех.

Говорят, что легенды не умирают... Они всегда были и остаются неотъемлемой частью достопамятных событии. Немало и сейчас бытует легенд о "Титанике". Они возникали на почве рассказов очевидцев катастрофы, которые тогда сами приукрашивали реальные события или их обрабатывали ловкие газетчики, воображение которых, видимо, не знало разумных пределов.

В течение недели после катастрофы в крупнейших соборах и церквах Европы и Америки по погибшим служились поминальные молебны. Со временем были созданы денежные фонды помощи сиротам и вдовам погибших моряков лайнера.

В наши дни о "катастрофе века" напоминают многочисленные памятники, воздвигнутые в Англии и США.

В Англии, в городе Личфилд, стоит бронзовый памятник капитану "Титаника" Эдварду Джону Смиту.

В Ливерпуле (порт приписки "Титаника"), на набережной реки Мерсей, у здания Королевской биржи, воздвигнут памятник механикам, погибшим вместе с лайнером.

В Белфасте, где был построен злополучный лайнер, можно видеть впечатляющую композицию, изображающую русалок, спасающих среди волн тонущего моряка "Титаника". В порту Саутгемптон, из которого отправлялся в плавание "чудо века", сооружен фонтан памяти погибших на "Титанике" стюардов, а в другом конце города, в Ист-парке, находится мемориал механикам затонувшего лайнера. Он украшен великолепной фигурой бронзового ангела.

В графстве Суррей стоит памятник старшему радисту "Титаника" Джону филиппсу, на кладбище города Колн установлен бронзовый бюст руководителю оркестра "Титаника" Уоллосу Хартли.

В США, на одном из зданий Нью-Йорка, куда должен был прибыть лайнер, сооружен памятный маяк, его зеленый огонь открывается сразу же при входе в гавань. На маяке установлен сигнал точного времени, каждый день в 13. 00 на мачте падает черный шар. В этом же городе, на углу Бродвея и 106-й стрит, можно видеть памятник супругам Страус и пассажирке "Титаника" Эдит Эванс, уступившей свое место в шлюпке многодетной матери, маленькие дочери которой ждали ее в Нью-Йорке.

В столице США есть мемориальный фонтан полковника Арчибальда Батта, адъютанта президента, и памятник погибшим на "Титанике" пассажирам-женщинам.

ПОСЛЕДНИЙ SOS "ВОЛЬТУРНО"

Описание обстоятельств катастрофы, постигшей пассажирский пароход "Вольтурно" 9 октября 1913 года, можно встретить у многих зарубежных авторов, работающих в области исследования причин гибели торговых судов. Наряду с "Титаником", "Императрицей Ирландии", "Вестрисом" и "Жоржем Филиппаром" этот инцидент достаточно подробно изучен и уже давно стал хрестоматийным в морской литературе.

Из морских хроник более чем восьмидесятилетней давности нам известно, что на SOS "Вольтурно" откликнулось свыше десяти судов, которые в условиях сильного шторма спасли 500 с лишним человек. Во многих газетах и журналах Европы и Америки, опубликовавших материалы о событиях 9 октября 1913 года в Атлантике, подчеркивалась особая заслуга в спасении пассажиров и экипажа "Вольтурно" русских моряков парохода "Царь", сообщалось, что именно они первыми спасли с горевшего английского судна на своих шлюпках 102 человека. Но странное дело! В более поздних зарубежных изданиях, описывающих трагедию "Вольтурно", о роли русских моряков в спасении людей нет ни слова.

Ради исторической справедливости и в целях восстановления истины расскажем по порядку все, как было.

Грузо-пассажирский пароход "Вольтурно" построили в 1906 году в Шотландии на верфи "Файерфилд" по заказу "Канадской Северной пароходной компании". Он имел валовую вместимость почти 3 600 тонн, длину - 130 метров, ширину - 13 метров и глубину трюма - 7 метров. Паровая машина тройного расширения сообщала судну скорость 13 узлов. Сразу же после ходовых испытании приписанное к лондонскому порту судно было зафрахтовано фирмой "Ураниум стимшип К°" и стало перевозить эмигрантов из портов Северной Европы в Америку.

2 октября 1913 года в Роттердаме "Вольтурно" принял на борт 564 пассажира, генгруз и вышел в очередной репс на Нью-Йорк. Большую часть пассажиров составляли эмигранты из Польши, Сербии, Румынии и России, отправившиеся за океан в поисках лучшей доли. Эмигранты размещались на твиндеках четырех трюмов парохода, более богатые пассажиры из Германии, Бельгии и Франции - в каютах на спардеке. Пароходом командовал Фрэнсис Инч - тридцатичетырехлетний капитан из Лондона; офицерами судна были англичане и шотландцы; команда состояла из немцев, голландцев и бельгийцев.

Первую неделю погода не благоприятствовала плаванию - дул

сильный норд-ост, временами переходящий в семи-, восьмибалльный шторм. Из-за ветра, дождя и брызг эмигранты вынуждены были проводить время на деревянных нарах твиндеков.

Ранним утром 9 октября (судовые часы показывали б часов 50 минут) тревожный стук в дверь каюты разбудил капитана Инча. Докладывал старший помощник Миллер:

- Вставайте, сэр! Немедленно! В первом трюме пожар, и, кажется, сильный.

Прибежав на мостик, Инч приказал повернуть судно кормой к ветру, чтобы пламя, вырывавшееся из носового трюма, относило к баку, и велел сбавить обороты машины.

Первым обнаружил пожар молодой немец из Ростока Фридрих Бадтке. Проходя рано утром по палубе, он заметил, что из-под брезента люкового закрытия первого трюма струится желтый дым и наружу уже пробиваются языки пламени. Бадтке побежал в сторону ходового мостика и крикнул вахтенному офицеру, что судно горит. Вахтенный штурман послал на бак матроса, и, когда тот подошел к трюму, чтобы проверить, что в нем произошло, внутри раздался сильный взрыв. Люковые крышки были сорваны с места, дым вперемежку с пламенем повалил сильнее, трюм пылал... Огонь распространился настолько быстро, что спавшие на твиндеке пассажиры с трудом смогли найти спасение, выбравшись по кормовым трапам на палубу. В пламени погибло трое взрослых и один ребенок, многие получили сильные ожоги.

Капитан Инч незамедлительно объявил пожарную тревогу, приказал обоим радистам быть на своих местах и запросить все суда, находящиеся поблизости. Капитан "Вольтурно" прекрасно понимал ситуацию: норд-ост 8 баллов, пылающий трюм, на борту более 600 человеческих душ и груз. Самое главное - груз... Ведь помимо генерального груза в трюмах "Вольтурно" находилось: 360 бочек с нефтью, 127 бочек и 287 стеклянных сосудов с химикатами, 1189 кип с торфяным мохом, кипы с джутом, машинное масло, рогожная тара (мешки), пенька, окись бария и джин. Видимо, капитан Инч в душе проклинал себя, что согласился в Роттердаме принять вместе с пассажирами столь огнеопасный груз. Они, в полном смысле слова, сидели на пороховой бочке, которая теперь пылала и могла взорваться каждую минуту.

Оранжевые языки пламени уже лизали спасательные деревянные плоты, укрепленные у основания фор-вантов позади бака.

Подчиняясь приказу капитана, начальник радиостанции

парохода Седдон в это время передавал в эфир азбукой Морзе: "SOS, SOS! Пароход "Вольтурно" координаты 49-12 нордовой 34-51 вестовой. Сильный пожар носовой части. Пылают два трюма. Необходима немедленная помощь". Это сообщение было передано в эфир несколько раз.

Ответ на призыв о помощи не заставил себя долго ждать. Не прошло и двадцати минут, как второй радист "Вольтурно", Христофер Пеннинггон, принял радиограмму с германского парохода "Зейдлиц". В ней говорилось, что SOS принят, немецкое судно находится от "Вольтурно" в 90 милях и спешит на помощь. Еще через несколько минут пришел ответ от английского лайнера "Кармания". Он сообщал, что находится на контркурсе в 79 милях от "Вольтурно" и идет на помощь на предельных оборотах. В течение часа радиостанция горящего парохода получила еще десять сообщений от судов, которые приняли его SOS.

Тем временем капитан Инч, распорядившись раздать всем пассажирам спасательные жилеты, со вторым штурманом Эдвардом Ллойдом и матросами руководил тушением пожара в трюме. Не помогали ни углекислотные огнетушители, ни недавно поставленная на судно система паротушения. Единственное, что оставалось сделать Инчу - это пустить в трюм пожарные рукава и дать в них под давлением воду. Но не прошло и двух минут, как в трюме раздался взрыв, пламя ухнуло и взметнулось вверх к фок-мачте. Через считанные секунды произошел еще один взрыв. Не успей тушившие пожар моряки после первого взрыва быстро отойти в сторону кормы, из них никто не остался бы в живых. Второй взрыв был настолько сильным, что котелок главного путевого компаса слетел с карданового подвеса. Машинный телеграф вышел из строя, а паровая рулевая машина сломалась. В центральном пассажирском салоне и в лазарете обрушилась подволока. Неуправляемое судно привелось к ветру, и пламя стало относить в сторону спардека.

С помощью аварийного ручного рулевого привода Инчу удалось еще раз развернуть судно кормой к ветру и с помощью струй воды из двух брандспойтов предотвратить загорание ходового мостика и передней части спардека. Тем не менее огонь уже захватил одну третью часть длины парохода. Обитатели твиндеков первых двух трюмов, спасая свою жизнь, бросились на палубу спардека, ломая двери и разбивая квадратные иллюминаторы. Хотя время от времени в глубине носовых трюмов раздавались глухие взрывы и над палубой, заливаемой брызгами волн, танцевали оранжевые и фиолетовые языки пламени, капитан "Вольтурно" продолжал отчаянные попытки погасить пожар. Он, уже получивший несколько жутких ожогов,

приказал матросам палубной команды раскатать перед спардеком все имеющиеся пожарные рукава и направлять струи воды в два горевших трюма. Матросы же, боясь новых взрывов, отказались повиноваться капитану. Тогда Инч поднялся к себе в каюту, взял револьвер и вернулся на переднюю палубу. Теперь у матросов не было другого выхода Они продолжали борьбу с огнем.. Это, видимо, и спасло положение. Пламя удалось сбить, и огонь отступил, но отступил на время.

Капитан, офицеры и команда "Вольтурно" знали, что на помощь им, невзирая на сильный норд-ост, идут несколько судов; оставалось продержаться каких-нибудь 4-5 часов Но пассажиры этого не ведали. Они в панике бросились искать спасения на корме парохода. Там возникла такая давка, что стоявшие ближе к борту буквально были "выдавлены" за борт через проемы между релингами близ швартовых кнехтов В бушующие волны падали женщины и дети Так погибло около десятка человек, а толпа продолжала прибывать Боясь погибнуть от взрывов в каютах и коридорах спардека, люди искали спасения на открытой кормовой палубе. Казалось, прекратить эту толчею не было возможности. Однако судовой повар, отличавшийся гигантским ростом и могучим телосложением, сумел зычным голосом перекричать толпу и шум шторма Его поняли, и люди на время прекратили свое движение к кормовым релингам Тех, кто продолжал паниковать и будоражить толпу, повар быстро

"вразумил" веслом. Так за счет двух-трех проломленных голов были спасены десятки детей и женщин.

Все же, несмотря на все старания и самые отчаянные попытки, команда "Вольтурно" не смогла осилить стихию огня. Краска на палубе и бортах уже давно выгорела, корпус парохода в отдельных местах вспучился, в других - просел и прогнулся. От сильного жара лопнули стальные тросы, поддерживающие фор-стеньгу (на ней одним концом была закреплена радиоантенна), которая при каждом крене судна угрожающе раскачивалась.

- Если она рухнет, - сказал капитану второй штурман Эдвард Ллойд, - наша песенка спета, мы останемся без связи.

Смельчаков лезть на такую высоту во время восьмибалльного шторма, да еще над горящим трюмом, среди матросов палубной команды не нашлось. И Ллойд, будучи человеком смелым и решительным, сам полез на мачту, чтобы закрепить стеньгу. Сделав две оттяжки, которые удерживали стеньгу по бортам, штурман спускался на палубу. Пароход на волне сильно качнуло, Ллойд ударился о мачту. Доска в его беседке выскочила, и он с высоты четырех метров упал на палубу и повредил себе позвоночник...

Судовые часы показывали 8 часов 30 минут.

Едва начал стихать пожар в носовых трюмах, как на палубе появился покрытый страшными ожогами второй механик Малкомсон и доложил капитану:

- Пламя перекинулось в бункеры. Мы не можем его сбить из-за газа. Подача угля к топкам прекращена.

Это означало, что упадет давление пара в котлах, машина остановится и горящее судно снова приведется к ветру. Если так случится, то пламя тут же перекинется на спардек и потом на ют. К этому времени в бункерах "Вольтурно" оставалось 400 тонн угля. Кочегары смогли перевезти на тачках к топкам лишь 6 тонн. По расчетам старшего механика Роберта Дюуора, этого более чем скромного запаса могло хватить для поддержания минимального давления в котлах примерно на 5 часов.

Огонь с жадностью продолжал отвоевывать у людей и без того ограниченную территорию жизненного пространства. Большая часть судовых помещении была заполнена едким дымом, палуба раскалилась настолько, что человек, даже обутый, с трудом мог на ней стоять. Самым страшным при сложившихся обстоятельствах для капитана Инча была паника среди пассажиров. Она начинала возрастать по мере увеличения пламени над носовыми трюмами парохода. Кто-то пустил слух, что в носовой части парохода прогорели борта и судно с минуты на минуту затонет. Послышались выкрики: "Спускайте шлюпки! Садитесь в шлюпки!" И снова страшная давка и неразбериха.

Не дожидаясь разрешения капитана, пассажиры стали самовольно стаскивать со шлюпок брезенты и занимать в них места. Как вывалить шлюпки за борт и как пользоваться талями, они не знали.

Видя, что обезумевшую от страха толпу от шлюпок уже не отогнать, капитан Инч вынужден был отдать команду спускать их на воду. С большим трудом матросам удалось водворить кое-какой порядок и начать посадку людей в шлюпки. Командование шлюпкой № 2, которую спускали первой, Инч поручил старшему помощнику Миллеру. В ней разместили около 22 женщин с детьми, несколько стюардесс, старшего стюарда, гребцов из числа палубной команды и старшего рулевого. Шлюпка, едва коснувшись воды, неожиданно накренилась под углом почти 90 градусов, и все, кто в ней был, оказались в воде. С палубы парохода видели, как Миллер с матросами пытались поставить ее на ровный киль. Это им удалось, и они стали спасать тех, кто еще держался на воде. Через несколько минут ветром и волнами шлюпку № 2 отнесло в сторону, и она скрылась из виду. Больше о ней ничего не было известно.

Второй на воду спустили шлюпку № 6. В ней находилось около 40 пассажиров и несколько матросов. Спуск ее прошел удачно. Однако при девятибалльном шторме ее не смогли удержать близ "Вольтурно". Вскоре, как и шлюпка № 2, она скрылась из виду, и о ней с тех пор не поступало никаких сведений.

Шлюпка № 7 правого борта, заполненная до отказа пассажирами и управляемая шестью матросами, также удачно была спущена на воду, но, как только отдали тали, волной ее отнесло под подзор кормы. На очередной волне высотой почти 10 метров пароход, опускаясь с гребня, кормой навалился на шлюпку и подмял ее под себя. Ни одного человека при этом спасти не смогли.

Шлюпку под № 12 спускали сами пассажиры. Она еще была в 3 метрах от воды, когда были отданы носовые тали. Шлюпка повисла вертикально на кормовых талях, все находившиеся в ней упали в воду и погибли в волнах...

А спасатели тем временем были уже на подходе. Радиостанция "Вольтурно" держала непрерывную связь с несколькими спешившими на помощь судами.

Наконец в 12 часов 30 минут среди седых волн на фоне свинцовых туч показался двухтрубный лайнер "Кармания". Приняв SOS, его капитан Джеймс Барр приказал удвоить вахту кочегаров и развить предельный ход. С 16 узлов скорость была увеличена до 20, 9 узла. Радиостанция "Кармании", мчавшейся к "Вольтурно", была намного мощнее радиостанции терпящего бедствие судна, она непрерывно ретранслировала его SOS и принимала сообщения, полученные с других откликнувшихся на сигнал бедствия судов.

Капитан Барр подвел свой огромный корабль (вместимостью около 20 тысяч регистровых тонн, длиной 185 метров) с подветренной стороны на 100 метров к борту горящего парохода, вывалил за борт 6 спасательных шлюпок, несколько штормтрапов, приготовил бросательные концы и спасательные круги. Капитан "Кармании" надеялся, что люди с "Вольтурно" будут спасаться вплавь и он сможет поднять их к себе на борт. Но с палубы горящего парохода прыгнуть в воду никто не рискнул.

Как уже говорилось, шторм усилился, ветер срывал гребни волн, высота которых достигла десяти метров.

"Кармания" медленно кружила вокруг обреченного парохода, один раз она прошлась вдоль кормы "Вольтурно" на расстоянии 15 метров, но по-прежнему никто из стоявших на палубе горящего парохода не рискнул прыгнуть во вздыбленную холодную пучину. Наконец капитан Барр решил попробовать спустить на воду одну

из своих шлюпок. Он поставил лайнер с наветренной стороны от "Вольтурно" и приказал старшему помощнику Гарднеру с 9 матросами спустить шлюпку и поторопиться к ждущим помощи пассажирам. Но пока шлюпка достигла воды, горящий пароход отнесло ветром на 300 метров. Позже один из матросов, бывший с Гарднером в шлюпке, вспоминал: "Огромные волны не позволяли нам продвинуться вперед. Одна высокая волна накрыла нашу шлюпку и унесла семь весел. У нас осталось три весла, одно из которых было сломано у валька. Мы не могли теперь двигаться ни вперед, ни назад, шлюпку беспрестанно заливало. Старший помощник отдал плавучий якорь и стал ждать помощи "Кармании". Она подошла к нам с наветра и буквально навалилась на нашу шлюпку. Капитан Барр крикнул с мостика в рупор:

"Черт с ней, со шлюпкой! Спасайтесь сами!" После двух часов борьбы с волнами у нас уже не было сил подняться на борт по свисавшим вдоль борта шкентелям и штормтрапам, нас на концах втащили на борт".

Потерпев неудачу со шлюпкой, капитан Барр сбросил на воду шесть деревянных спасательных плотов, рассчитывая, что ветром их отнесет к борту "Вольтурно". Но он просчитался в своем маневре: "Вольтурно", израсходовав весь свой уголь, не имел хода, и плоты отнесло в сторону.

В 15 часов 30 минут к месту разыгравшейся трагедии подошел немецкий пароход "Зейдлиц". Его капитан Хагенмейер приказал спустить на воду шлюпку и начать спасение людей с "Вольтурно". Но не успела эта шлюпка пройти и 200 метров, как была наполовину залита водой и с трудом вернулась к своему пароходу.

Через час на помощь подошел германский лайнер "Гроссер Кюрфюрст". Своих шлюпок на воду он не спустил, видимо ожидая улучшения погоды.

Когда прибыл бельгийский пароход "Кроонланд", его 16 моряков обратились к капитану Крейбохому с просьбой разрешить им идти на шлюпке к горевшему "Вольтурно". Один из этих добровольцев потом писал:

"Было очень сильное волнение, и нам казалось, что шлюпка вот-вот затонет и мы все погибнем в волнах. Мы довольно близко подошли к "Вольтурно", но не сумели взять с него кого-либо из толпившихся на его корме людей. С великим трудом мы вернулись назад".

В 16. 00 положение на "Вольтурно" стало критическим. Пожар в носовых трюмах бушевал по-прежнему, оба борта парохода отсвечивали вишневым цветом, судно было окутано белым

дымом, который норд-остом относило в сторону бака. Невзирая на ухищрения старшего механика Дюуора, растянуть шесть тонн угля на как можно больший срок не удалось, и его теперь едва хватало, чтобы сохранить в котлах минимальное давление пара для вращения главной машины. В противном случае горящий пароход все эти часы не смог бы удерживаться кормой на ветер.

В начале пятого часа капитан "Вольтурно" передал по своей рации всем судам: "Подойдите немедленно. Судно может затонуть каждую минуту. Корпус сильно деформируется". Наблюдавшие агонию "Вольтурно" суда немного приблизились, но ни одна их шлюпка не была спущена на воду. И хотя полдесятка спасателей со всех сторон окружили горевший пароход, оказать помощи они фактически не могли. Все выглядело так, будто "Вольтурно" в океане был один...

Капитан Инч все время находился в движении: он руководил тушением пожара, вел переговоры по радио с судами, успокаивал теряющих всякую надежду на спасение пассажиров. Сам он уже не раз был на волоске от смерти, у него обгорели на голове волосы, брови и ресницы, лицо изуродовали волдыри от ожогов, его капитанская форма была изодрана в клочья и покрыта сажей, подошвы ботинок почти прогорели. Но этот мужественный человек, казалось, не замечал своих страданий и не обращал внимания на боль, его мозг занимала лишь одна мысль - спасти полтысячи вверенных ему I человеческих душ. И капитан Инч придумал, как он сам позже выразился, "демонстрационный ход". Он решил, как говорят, "утереть нос" своим спасателям, наглядно доказав им, что в умелых руках судовая спасательная шлюпка может выполнять свою функцию даже При девятибалльном шторме. Но кто будет командовать этой шлюпкой? Сам Инч оставить горящее судно с людьми, безусловно, не мог. Старпом погиб, боцман - тоже. Третий штурман, хотя и был отличным навигатором, для управления шлюпкой при таком шторме не имел достаточного опыта. Оставался только Эдвард Ллойд, тот самый, который закрепил фор-стеньгу и, сорвавшись с беседки, упал на палубу... Но бравый штурман, невзирая на полученную травму, сам вызвался командовать шлюпкой. Из двух десятков добровольцев Ллойд выбрал самых опытных и сильных гребцов - матросов Олсена и Янгковиста, стюарда Рейзевица и кочегара-индийца Противакшу Басу. Вместо большой спасательной шлюпки второй штурман предпочел семиметровый рабочий вельбот.

Основав новые тали, моряки "Вольтурно" приступили к спуску вельбота на воду. Это была очень ответственная операция. Когда расстояние от днища вельбота до гребня очередной

набежавшей волны составило 2 метра, Ллойд разобщил кормовые тали и тут же, буквально через полсекунды, - носовые. Удар днищем о воду получился скользящим, и вельбот остался цел. Мгновенно вставив весла в уключины, моряки вовремя успели отклониться от качающегося на волне борта парохода.

Вот что сообщил об этом переходе вельбота очевидец Вилли Рейзевиц: "Ллойд управлял вельботом и пытался освещать путь маленьким электрическим фонариком. Это была тяжелая схватка с морем. На днище мы положили несколько одеял, чтобы их выкидывать, по мере того как они впитывали воду. Но все равно волны заливали нас, и одному человеку приходилось непрерывно лейкой вычерпывать воду с быстротой, на какую он только был способен. Мы подошли к борту "Гроссера Кюрфюрста" Силы наши иссякли. Нас на концах подняли на палубу Последний, кто покинул вельбот, был второй штурман Ллойд, и, как только его подняли, вельбот затонул. Ллойд сказал: "Ничего, мальчики! Мы добрались сюда и доказали, что можем сейчас использовать шлюпки. Мы выполнили приказ капитана. Теперь я уверен, что капитаны всех этих судов что-нибудь да предпримут для спасения женщин и детей". С "Кюрфюрста" по радио передали на "Вольтурно": "Ваш второй штурман Ллойд и четыре человека прибыли благополучно".

Однако капитан Инч и второй штурман "Вольтурно" ошиблись: хотя все капитаны стоявших наготове судов видели, что на вельботе с пылающего парохода спаслись пять человек, шлюпок на воду никто не спустил. В 19 часов 20 минут "Гроссер Кюрфюрст" радирова "Вольтурно": "Море еще не спокойно, чтобы эвакуировать ваших пассажиров. Ждем рассвета".

Тем временем на борту "Вольтурно" творилось что-то ужасное. Корпус парохода и его водонепроницаемые пе реборки оказались на редкость прочными: раскаленноое многих местах докрасна судно отказывалось тонуть. Па роход сейчас походил на гигантскую плавающую жаровню или плавающий среди бушующих волн огромный ко" стер. Пассажиры и экипаж "Вольтурно" чувствовали, что им уже не дождаться рассвета. Корпус судна раскалялся все больше и больше, уже невозможно было стоять на железной палубе: подошвы обуви начинали тлеть. Людям все время приходилось переходить с места на место, вы бирая те части палубы, куда захлестывала вода. Шторм в какой-то степени облегчал страдания обреченных на мучительную смерть людей. На корме "Вольтурно" слышались стоны обожженных, плач и вопли женщин, крики детей. Некоторые эмигранты не выдержали таких мучений, они считали, что легче умереть среди волн, чем сгореть заживо на этой плавающей жаровне.

Люди поодиночке и группами начали прыгать за борт, пытаясь плыть туда, где среди наступающей ночи маячили корпуса пароходов. Но что мог сделать человек в одежде с затянутым вокруг груди жестким пробковым жилетом? Ветром его быстро относило в сторону от того места, куда он пытался плыть, и те, кто с палубы следил за ним, теряли его из виду. Вплавь спастись удалось очень немногим.

В следствии по делу гибели "Вольтурно" ничего не говорится о температуре воды. Какова она могла быть тем октябрьским днем 1913 года? Можно предполагать, что не выше 15 градусов по Цельсию. Во всяком случае, некоторые пассажиры, которые смогли спастись с "Вольтурно" вплавь, держались на воде несколько часов. Эмигрант из России Герман Ремер вспоминал: "Видя трагедию со шлюпками, которые с людьми разбивало о борт парохода, я не выдержал и прыгнул в воду. Вода как-то освежила меня, и я уже не слышал страшных криков женщин и детей. Вскоре я стал слабеть и окоченел. Мне посчастливилось схватиться за свисавшую с борта парохода веревку. Ожидая спасения, я держался за нее семь часов".

Поздним вечером на помощь горящему "Вольтурно" подошло еще несколько судов: французский лайнер "Ла Турень", американский транспорт "Миннеаполис", английский пароход "Девониан", американский пароход "Раппаханнок" и грузо-пассажирский пароход "Русского "Восточно-Азиатского общества" "Царь" - тот пароход, о

котором так несправедливо умалчивают зарубежные историки.

Расскажем о нем подробнее.

Пароход "Царь" построили в 1912 году. В том же году совершил свой первый рейс из Либавы в Нью-Йорк с заходом в Копенгаген и Роттердам. По тем временам это было вполне современное судно вместимостью 6516 регистровых тонн, длиной 150 метров, шириной 18 метров. В каютах и на твиндеках четырех трюмов могло разместиться около тысячи пассажиров. Паровая машина мощностью 5 600 лошадиных сил, работавшая на два винта, обеспечивала ход в 15 узлов. Пароход отличался хорошим внешним видом, безукоризненной чистотой и умелой, подобранной командой.

Когда радиостанция "Царя" получила SOS "Вольтурно", его капитан Я. Смилтниек принял решение изменить курс и идти на помощь. От места разыгравшейся трагедии пароход находился примерно в 150 милях. Шлюпки с "Царя" начали спускать, как только он подошел к "Вольтурно".

В 1962 году автору этих строк довелось встретиться с одним

из очевидцев описываемых событий, с Яном Николаевичем Земтуром - бывшим старшим помощником парохода "Царь", и записать его рассказ. "Когда мы подошли к месту катастрофы, вокруг горящего парохода стояло восемь или девять больших судов, и все мы, конечно, несказанно удивились, когда увидели, что никто по-настоящему не пытается помочь гибнущим людям. Капитан Смилтниек был решительный человек и, не колеблясь, отдал приказ спустить на воду шлюпку. Заметив наши приготовления, капитан какого-то французского судна немедленно прислал радиограмму, в которой назвал это "опасным безумием". Не помню точно, что ответил наш капитан, но суть радиограммы была такой - нет большего преступления, чем равнодушно взирать на гибель людей. Ведь как давно все это было! А я и сейчас словно вижу перед собой лица спасенных женщин и детей Помню, один мальчик, прыгнувший в шлюпку с трехметровой высоты, судорожно обхватил ручонками шею матроса Калныня и все целовал, целовал его, обливаясь счастливыми слезами".

Тогда Я. Земтур возглавил командование первой шлюпкой, которая отошла от борта "Царя", чтобы снять людей с пылавшего парохода. Другими шлюпками командовали второй штурман Я. Саулслей и третий штурман А. Яновский. Сделав во время девятибалльного шторма, ночью, несколько отчаянных рейсов, моряки русского парохода сняли с "Вольтурно" 102 человека. В очерке "Пожар на море", опубликованном в "Ниве", № 43 за 1913 год, рассказано:

"С прибытием русского парохода спасение несчастных пассажиров "Вольтурно" пошло гораздо успешнее: несмотря на бурю и громадный риск, команда русского парохода отправилась на шлюпках к метавшемуся по волнам громадному костру и успела спасти 102 человека. Пример "Царя" побудил команды других пароходов к более существенному оказанию помощи пострадавшим, и с горевшего парохода были сняты остальные пассажиры. В общей сумме было спасено 523 человека, погибло же свыше ста".

Увидев, что русские успешно спасают на своих шлюпках людей с "Вольтурно", капитаны других пароходов наконец-то приступили к реальным действиям. От лайнера "Гроссер Кюрфюрст" отошла под командованием второго штурмана Карлсбурга шлюпка с восемью гребцами-добровольцами. В своем отчете немецкий офицер писал. "Когда мы подошли к "Вольтурно" на расстояние длины одного корпуса судна, на нем произошел взрыв. Этот взрыв вывел радиостанцию "Вольтурно" из строя. Последняя радиограмма капитана Инча гласила: "Всем судам

Ради Бога, спасите пассажиров. Почему не можете послать нам шлюпки? Ради Бога, сделайте хоть что-нибудь".

В 5 часов 30 минут утра, в пятницу, эскадра спасателей пополнилась еще одним судном. Прибыл американский танкер "Наррагансетт". Когда он принял сигнал "Вольтурно" о помощи, расстояние между судами составляло 230 миль. Он подошел на помощь самым последним. Его капитан Харвуд поставил судно с наветра от борта "Вольтурно" и приказал откачать в море 30 тонн невоспламеняюшегося смазочного масла. Не имевший уже хода и потерявший управление "Вольтурно" сдрейфовал ветром в район огромного пятна масла, разлившегося по поверхности океана. В этом месте ветер уже не срывал верхушки с гребней волн. Дело у спасателей пошло успешнее. За три с половиной часа с "Вольтурно" сняли оставшихся людей. Теперь в спасении участвовали не только шлюпки "Царя", но и 35 шлюпок всех подошедших на помощь пароходов.

Хотя дело при спасении обошлось без человеческих жертв, но были раненые, причем среди спасателей.

Кормовая часть горевшего, вернее сказать, тлевшего парохода настолько накалилась, что люди, как уже не раз говорилось, не могли выдержать этой пытки и бросались в воду. Поэтому, когда спасательная шлюпка французского лайнера "Ла Турень" встала под подзором кормы "Вольтурно", перенесшие страшный кошмар люди, в паническом состоянии, уже не разбирали куда прыгали, лишь бы угодить в шлюпку и не упасть в воду. Таким образом, несколько французских моряков получили травмы и даже увечья.

Дело не обошлось и без драматических эпизодов.

В трех метрах от борта "Вольтурно" стояла шлюпка английского парохода "Девониан". Одна эмигрантка с горевшей палубы бросила морякам в шлюпку спеленутого и завернутого в одеяло грудного младенца. Женщина промахнулась: ребенок упал в воду между шлюпкой и бортом парохода, который в это время наваливало ветром на шлюпку. Матрос "Девониана" Хейзелвуд нырнул в воду, достал ребенка и забрался с ним в шлюпку буквально за 3-4 секунды. Он успел вынырнуть между шлюпкой и бортом парохода, когда расстояние между ними составляло 1 метр. Капитан Инч, на глазах которого все это произошло, позже заявил "Это было самое быстрое действие человека, которое я когда-либо видел".

Еще один случай. С одной из шлюпок парохода "Кроончанд" на палубу поднимали пятилетнего мальчика Фролка Гроссмана. В спешке матросы неправильно завязали вокруг его груди беседочный узел. Когда ребенка подняли до половины высоты борта парохода, петля узла съехала с груди вниз, и мальчик повис

вниз головой Каждую секунду он мог выскользнуть из петли и упасть в воду или размозжить себе голову о стальной борт парохода. Неожиданно из угольного бортового порта высунулась грязная черная рука и втащила ребенка в порт. Это кочегар, случайно заметив происходившее, пришел на помощь.

На рассвете 10 октября океан стал понемногу стихать, волнение уменьшилось до 7 баллов

"Вольтурно" представлял собой обгоревший стальной скелет. Все дерево на нем выгорело дотла, металл коробился самым причудливым образом. Из спардека и трюмов все еще валил густой серый дым. Казалось невероятным, что на его борту где-то могли оставаться люди.

В 9 "асов 40 минут утра свое судно последним покинул капитан Инч Его поджидала шлюпка с "Кроонланда" Не обращая внимания на боль от ожогов, с изуродованным огнем лицом, он спокойно передал матросам в шлюпку связку судовых документов, взял под мышку свою собачонку и спустился в шлюпку.

Спасенные пассажиры и экипаж "Вольтурно" были доставлены в порты назначения тех судов, на которые они попали Пароход "Царь" доставил своих спасенных в Роттердам.

Поскольку в спасении людей с "Вольтурно" принимали участие моряки шести стран, события, происшедшие в Атлантике 9-10 октября 1913 года, всколыхнули весь мир. В течение многих дней газеты и журналы Европы и Америки печатали отчеты следственных комиссий и рассказы очевидцев катастрофы.

Не стало дело и за наградами для тех, кто достойно проявил себя в этой борьбе с двумя стихиями. Капитан Инч получил золотую медаль "За храбрость", серебряную медаль "Ллойда" "За спасение жизни на море", почетный адрес жителей Лондона в серебряной папке, золотые часы с цепью и серебряный кубок Лондона 220 серебряных медалей "За доблесть" вместе с денежными вознаграждениями было вручено морякам судов, которые принимали участие в спасении. Матрос Эдвард Хэйвей получил награду из рук короля Англии Георга V в Букингемском дворце. Король Бельгии Альберт вручил кресты и медали членам экипажа парохода "Кроонланд". В Лондоне, в здании радиокомпании "Маркони", сам Гульнельмо Маркони вручил золотые часы со своей гравировкой радистам "Вольтурно" Седдону и Пеннингтону.

Министерство промышленности России наградило Я Смилтниека и Я. Земтура почетными нагрудными знаками за смелость и мужество, проявленные при спасении человеческой жизни на море.

Я. Н Земтур показывал автору этого повествования футляр из красного дерева, в котором хранился серебряный бинокль, врученный ему в Англии В переводе с английского надпись, выгравированная на футляре от бинокля, звучит следующим образом "Британское правительство преподносит этот дар Яну Н. Земтуру с п/х "Царь" из Либавы в знак высочайшей оценки его гуманности и отваги, проявленных при спасении команды и пассажиров п/х "Вольтурно", потерпевшего бедствие в Северной Атлантике 9 октября 1913 года" События, происшедшие в октябре 1913 года в штормовой Атлантике, были, безусловно, одной из ярких страниц в биографии штурмана Земтура. Сын батрака, после службы в торговом флоте Я. Н Земтур долгие годы был смотрителем маяка на мысе Колка, во время войны партизанил. В последние годы он руководил рабочей артелью в поселке Папе близ Лиепаи. Умер он в глубокой старости у себя на родине.

А какова же судьба парохода "Царь"? За 37 лет эксплуатации он сменил четыре флага и четыре названия ("Эстония", "Пуласки" и "Эмпайер Пенрин"). В 1945 году англичане разобрали пароход на металлолом. Но что бы ни стало с судном, героическое поведение экипажа этого парохода в трагическую ночь 9 октября 1913 года еще раз возвысило флаг российского флота в глазах всего мира.

ЧЕРНАЯ ПЯТНИЦА

Часы показывали 1 час 15 минут ночи, когда капитан Кендалл поднялся на ходовой мостик. Начиналось воскресенье 29 мая 1914 года. Впереди, слева от лайнера, раскинулась освещенная яркой луной застывшая гладь залива Святого Лаврентия. Была холодная тихая ночь. По правому берегу появлялись и снова исчезали огоньки приморских поселков и деревень провинции Квебек.

- Подходим к мысу Фатер, - задумчиво произнес Кендалл, заметив впереди по курсу огни лоцманского судна. В его жизни с этим названием было связано одно происшествие, о котором он вспоминал с чувством гордости и в то же время с каким-то непонятным для самого себя беспокойством.

В 1910 году, когда он командовал канадским пассажирским лайнером "Монроз", в Лондоне было раскрыто уголовное преступление, привлекшее к себе внимание всей Англии.

А дело было так...

Некий Хоули Гарвей Криппен, врач-дантист, убил свою жену, топором изрубил ее тело на куски и зарыл их в подвале своего особняка, что стоял близ кладбища в Хайгейте. Убийца задумал бежать со своей служанкой-любовницей Этель Ле Ниве в Канаду. Через четыре дня в Ливерпуле они появились на борту лайнера "Монроз", предъявив полиции паспорта на имя господина Робинсона и его сына. Этель Ле Ниве была переодета и загримирована под юношу. Тогда капитану эти пассажиры показались подозрительными, особенно юноша с женской фигурой.

Кендалл понял, что под именем господина Робинсона скрывается убийца: он узнал его по фотографиям, расклеенным во всех городах Англии. На лайнере имелась радиостанция, и капитан дал сообщение в лондонскую контору Скотленд-Ярда.

Дальнейшее развитие событий в этом происшествии походило на классический детектив. Лондонский сыщик Вальтер Дью сел на ночной экспресс и следующим утром был уже в Атлантике на быстроходном лайнере, который обогнал "Монроз" и остановился у мыса Фатер. Через несколько часов к мысу Фатер подошел и "Монроз", чтобы взять лоцмана. Вальтер Дью поднялся на его борт, и, таким образом, личность "господина Робинсона" была установлена и убийца арестован. Закованного в наручники Криппена отправили на рейсовом пароходе в Англию, где он был осужден по законам страны и приговорен к повешению. Перед тем как спуститься по трапу "Монроза" в катер, убийца бросил на

Кендалла полный ненависти взгляд и произнес: "Ты выдал меня, капитан, и ты тяжело пострадаешь за это вот на этом самом месте. Будь проклят!".

Тогда, в 1910 году, история с Криппеном явилась настоящей сенсацией как для Англии, так и для Канады. Еще бы! - ничего не подозревающий преступник, находясь за тридевять земель от Лондона, считал себя в полной безопасности, и вдруг в заливе Святого Лаврентия увидел перед собой дуло револьвера в руке сыщика Скотленд-Ярда. Пресса захлебывалась от восторга: "Вездесущий Скотленд-Ярд поджидал убийцу за океаном", "Беспроволочный телеграф загоняет Криппена в ловушку, поставленную за 3000 миль", "Капитан Кендалл вызывает агентов Скотленд-Ярда в Лондоне прямо из своей каюты с другого конца Атлантики". Радио тогда считалось чем-то слишком сложным и выше понимания простого заурядного человека, а тут вдруг при его помощи задержали убийцу.

Да, это была сенсация, создавшая неплохую рекламу капитану Кендаллу, чья служебная карьера, впрочем, в этом и не нуждалась. Уроженец пригорода Ливерпуля, потомственный моряк, с дипломом морского колледжа, Кендалл довольно скоро получил в командование большой трехмачтовый барк, потом другой, третий и, наконец, грузовой пароход "Ратения".

Следующим был "Монроз". И, возможно, это происшествие с арестом дантиста-убийцы, сделавшее Кендалла чуть ли не национальным героем, его многочисленные портреты в газетах и статьи о его безупречной службе послужили толчком к дальнейшему продвижению капитана по службе. В 41 год он стал капитаном "Эмпресс оф Айрленд" - самого большого и самого лучшего лайнера фирмы "Кэнедиан пасифик стимшип компани".

Сейчас, подходя к мысу Фатер, Кендалл стоял на мостике огромного двухтрубного парохода водоизмещением в 20 тысяч регистровых тонн, длиной 167 метров, шириной 20 метров. Этот гигант имел пять палуб, где могли разместиться с комфортом почти 2 тысячи человек, и паровую машину мощностью 18 500 лошадиных сил, которая обеспечивала скорость в 20 узлов. Лайнер совершал регулярные рейсы через Атлантику и имел отличную репутацию среди постоянных клиентов. На комфортабельном лайнере, не говоря уж о шикарных каютах и просторных салонах, имелось даже поле для крикета и песочница для забавы детей.

Кендалл был доволен своей судьбой и очень гордился новым назначением. Но каждый раз, когда капитан подходил к рейду мыса Фатер, в его душу вселялось какое-то странное чувство беспокойства. В такие минуты ему слышались слова Криппена,

сказанные им тогда у трапа- "Ты тяжело пострадаешь на этом самом месте".

Впереди, чуть справа, уже отчетливо виднелись огни двух небольших пароходов. Кендалл знал, что один из них "Леди Эвелин" - правительственный пакетбот, который должен был принять с лайнера почту из Монреаля и Квебека и доставить на судно последнюю партию государственных депеш для Англии. Вторым судном была "Юрека", она должна была принять с борта его лайнера Камилля Берние - лоцмана, который сейчас стоял рядом с Кендаллом на мостике.

В 1 час 30 минут Кендалл передал машинным телеграфом механикам - сигнал "Стоп". "Леди Эвелин" подошла к борту "Эмпресс оф Айрленд". Лоцман, пожав руку капитану и пожелав ему благополучного плавания через океан, сошел по трапу вниз, чтобы на пакетботе добраться до "Юреки".

Перегрузка почты закончилась, матросы сбросили швартовные концы на палубу "Леди Эвелин".

Для капитана Кендалла этот рейс был не совсем обычным. Во-первых, помимо важных правительственных пакетов, два дня назад в Монреале на борт "Эмпресс оф Айрленд" погрузили несколько тонн серебряных слитков, которые оценивались в миллион канадских долларов. Во-вторых, что удручало Кендалла, в первом и втором классе было слишком много "тузов" - представителей высшей аристократии. Кендалл знал, что эта капризная публика всегда имеет массу претензий к экипажу судна и требует присутствия капитана в салоне за столом, его личного внимания и заботы. В салон нужно было являться при полном параде и убивать вечера за коктейлями в беседах на модные темы дня, а этого капитан не любил.

Под ходовым мостиком, на пяти палубах лайнер жил своеобразный плавучий город с населением почти полторы тысячи человек: 420 членов экипажа и 1057 пассажиров, из которых 87 - первого, 253 - второго и 717 - третьего класса. Среди них было 310 женщин и 41 ребенок.

В одной из кают первого класса отдыхал в кресле сэр Генри Сетон-Карр - член палаты лордов британского парламента, известный в те времена путешественник, охотник и писатель. Сорок пять из своих шестидесяти двух лет он провел в путешествиях и скитаниях по дебрям Южной Америки и Центральной Африки, за что в 1902 году был удостоен рыцарского звания. Рядом с ним, также в каюте первого класса, размещалась чета Ирвингов. Лоуренс Ирвинг - сын выдающегося английского актера Генри Ирвинга - был актером не менее талантливым, чем его отец. Поставленная им в Канаде мелодрама

"Тайфун" имела грандиозный успех. Актер должен был возвращаться домой на лайнере "Теутоник", но предпочел более комфортабельное судно и поменял билеты. За ним последовала вся его труппа.

На борту лайнера находилась и Этель Патон - "королева" аристократов канадского города Шербрук, красавица, жена одного из богатейших мануфактурщиков в Канаде.

Среди прочих знаменитостей были известный английский журналист Леонард Палмер - редактор журнала "Лондон фэйненшиал ньюз", профессор Каннингам - директор сельскохозяйственного колледжа в Манитобе, адвокат Госселин из Монреаля и Давид Рисе - канадский предводитель "Армии Спасения". Он возглавлял делегацию из 176 представителей этой организации от города Торонто на Международную конференцию членов "Армии Спасения" в Лондоне.

Менее известная и более скромная публика ехала в третьем классе на самых нижних палубах. Под ними в котельном отделении парохода трудился с лопатой обнаженный по пояс известный английский боксер - Тэд Фитчет. Обливаясь потом, он кидал в ненасытные пасти топок уголь и проклинал свою судьбу. Его звезда закатилась, когда Черный Аллен свел с ним бой на ничью в Монреале. Потом начались первые поражения, пошли нокауты... Профессиональный боксер пытался стать тренером, но для этого в Канаде ему не хватало популярности. Чтобы добраться до родного Брэдфорда в Англии, ему пришлось наняться кочегаром на рейс. Штивая уголь, Тэд Фитчет думал о победах на рингах Англии своего старшего брата Вильяма Фитчета - чемпиона страны, который уверенно шел к вершине спортивной славы Тэд дал себе слово вернуться осенью в Монреаль и доказать канадцам, что он тоже достоин титула чемпиона

Через переборку котельного отделения парохода у паровых машин суетился с масленкой фрэнк Тауэр - вторая знаменитость пароходного "чрева" - человек который чудом избежал два года назад гибели на "Титанике". Он был там смазчиком Когда вода огромным каскадом стала врываться в машинное отделение, Тауэра сбило с ног, закружило потоком и прижало к решетке ограждения трапа. Он собрал последние силы и вырвался из этого ада на палубу, а когда "Титаник" стал погружаться, прыгнул с палубы в ледяную воду и вплавь добрался до одной из шлюпок. Теперь он служил на "Эмпресс оф Айрленд", и его называли не иначе как "счастливчик Тауэр".

Судно продолжало идти по заливу Святого Лаврентия восемнадцатиузловым ходом. На его палубах слышалось мерное

постукивание паровых машин, журчание воды за острым форштевнем и гудение огромных труб.

Около 2 часов ночи видимость ухудшилась. Внезапно со стороны побережья Квебека на залив опустился редкий белесый туман. Кендалл, приказав старшему штурману Эдварду Джонсу сбавить ход до 15 узлов и внимательно следить за горизонтом, спустился к себе в каюту.

Пароход приближался к мысу Нок-Пойнт, что расположен в 7 милях в сторону океана от мыса Фатер Буй с газовым фонарем, ограждавший отмель этого мыса, то исчезал, то снова появлялся в тумане. Обеспокоенный тем, что видимость резко ухудшается, Джонс послал матроса за капитаном.

Едва Кендалл вошел в штурманскую рубку, как с фок-мачты раздался звон колокола и с "вороньего гнезда" послышался крик впередсмотрящего матроса первого класса Джона Кэррола: "Полтора румба справа по носу вижу топовые огни парохода!"

Капитан взял ночной бинокль - расстояние между судами составляло около б миль. Он приказал изменить курс судна на 26 градусов вправо с таким расчетом, чтобы встречное судно было у него в 3-4 румбах слева по носу.

Когда расстояние между двумя судами сократилось примерно до 2 миль, с правого берега залива стала наползать уже более густая пелена тумана. Было видно, что она ляжет на воду как раз между идущими навстречу друг другу судами.

Кендалл передал машине "Полный задний ход" и дал три коротких гудка. В ответ из тумана послышался один длинный гудок (позже, на суде, Кендалл сказал, что их было два). Его подал норвежский пароход "Сторстад", который шел навстречу, в Монреаль Это грузовое судно валовой вместимостью 6028 регистровых тонн было зафрахтовано канадской фирмой "Доминион коал компани" и с грузом в 11 тысяч тонн угля сейчас подходило к мысу Фатер, чтобы взять лоцмана для следования вверх по реке. Вахту нес старший помощник капитана Альфред Тофтенес. Сам капитан, Томас Андерсон, в эту минуту находился у себя в каюте с женой. Старпом имел указание вызвать капитана немедленно на мостик в случае ухудшения видимости. Но Тофтенес выполнил это указание слишком поздно. Нагнувшись над переговорной трубкой, он крикнул в капитанскую каюту: "Господин капитан! Видимость резко снижается Огни мыса Фатер скрываются в тумане". Он даже не побеспокоился сообщить капитану, что за пеленой тумана идет встречное судно, с которым нужно разойтись!

Капитан Андерсон прибежал на мостик. В тумане, уже совсем близко, он увидел, кроме топовых, зеленый отличительный огонь

правого борта большого лайнера.

В это время на "Эмпресс оф Айрленд" капитан Кендалл приказал застопорить работавшие на задний ход машины и дал один длинный гудок, показывая этим, что руль его судна положен на правый борт Прошло всего две минуты, и Кендалла охватил ужас с правого борта из тумана на него надвигались красный и зеленый огни, парохода. Расстояние между судами не превышало 100 метров. Капитан Кендалл положил рутль на левый борт и дал машине полный ход вперед Но уйти с дороги неизвестного парохода Кендаллу не удалось..

Прямой форштевень "Сторстада" ударил под углом 35 градусов в правый борт лайнера, войдя в корпус почти на 5 метров Удар пришелся в 4 метрах позади водонепроницаемой переборки, разделявшей котельное отделение парохода на два отсека В момент удара появился сноп искр и был слышен сильный металлический скрежет. Инерция "Сторстада" была значительна, и его носовая оконечность с усиленным набором шпангоутов для плавания во льдах произвела очень большие разрушения в борту канадского лайнера. Правый становой якорь норвежца при этом сыграл роль консервного ножа. Он как бы вскрыл и разрезал на протяжении нескольких метров обшивку лайнера. Подводная часть форштевня "Сторстада" вошла внутрь продольной угольной ямы парохода, а верхняя его часть над водой произвела страшные разрушения жилых помещений второго класса. Несколько человек на борту лайнера в этот момент было просто раздавлено..

Как только суда столкнулись, капитан Кендалл выбежал на крыло ходового мостика, схватил рупор и закричал в сторону "Сторстада": "Не отходите назад! Дайте полный пар на передний ход! Работайте ходом вперед". Он отлично представлял себе величину пробоины и знал, что, если норвежец выдернет из нее нос, вода быстро затопит пароход. С ходового мостика "Сторстада" капитан Андерсон, сложив рупором ладони, кричал: "Моя машина работает на задний ход! Ничего не могу сделать!"

Через одну-две минуты нос норвежского парохода со скрежетом выдернулся из пробоины, и суда расцепились: "Сторстад" отошел назад, а "Эмпресс оф Айрленд", подхваченная течением реки, была отнесена от места столкновения на полмили.

Площадь пробоины в борту лайнера составляла более 30 квадратных метров. Каждую секунду внутрь парохода вливалось около 300 тонн воды. Из открытых дверей угольной ямы она хлестала в оба котельных отделения. Система автоматического закрывания дверей водонепроницаемых переборок не сработала.

Механики успели закрыть лишь одну дверь, и вода получила свободный доступ в корпус судна. В котельном отделении она скапливалась под котлами и через открытые двери сильным потоком устремлялась в машинное отделение, затопив все коридоры и проходы нижней палубы. Приняв тысячи тонн воды в помещения, расположенные со стороны пробитого борта, пароход стал быстро крениться.

О том, что происходило в эти минуты в гигантском чреве парохода, можно судить по рассказам очевидцев катастрофы.

Канадец Джон Боулер, пассажир третьего класса: "За несколько секунд до столкновения я случайно открыл иллюминатор каюты и застыл от ужаса - из тумана на борт надвигался черный нос какого-то парохода. Он вошел в борт где-то рядом с моей каютой. Я быстро оделся и выбежал из каюты в коридор, где едва не был сбит с ног толпой бежавших людей. Если бы я не обладал достаточной физической силой, я бы никогда оттуда не выбрался".

А вот как описывает свое впечатление профессор Каннингам: "Я лежал в каюте и дремал. Удар мне показался не очень сильным. Потом что-то затрещало. Переборка под моей ладонью, когда я до нее дотронулся, вылезая из койки, казалось, гнулась. Она издавала скрипящий звук. Я выскочил из каюты. Пока я добирался до трапа, палуба буквально уходила из-под ног. Я слышал оглушительный рев вливавшейся где-то воды".

Показания очевидцев свидетельствуют, что капитан Кендалл проявил во время катастрофы выдержку и сделал все от него зависящее, чтобы спасти людей. Пассажир Томас Смарт в своих воспоминаниях сообщает, что он проснулся от шума и криков, оделся и выбежал на шлюпочную палубу. Там он слышал, как Кендалл, перегнувшись через поручни, кричал команде: "Эй, на палубе! Не теряйте голову! Спокойнее!" Немного позже, как сообщает Смарт, капитан приказал своим офицерам: "Нельзя терять ни минуты! Действуйте быстро! Пусть стюарды пробегут по коридорам и разбудят пассажиров. Если двери кают заперты, взламывайте. Выводите пассажиров наверх. Помните, что женщин с детьми - в первую очередь!"

Капитан Кендалл хорошо знал лоцию залива Святого Лаврентия и решил посадить тонущее судно на мель у ближайшего мыса Нок-Пойнт. С мостика он позвонил в машинное отделение старшему механику Вильяму Сэмпсону: "Ради Бога! Выжми из нее все, что можешь! Попробуем выброситься на мель". Сэмпсон ответил, что вода заливает машинное отделение и паропровод правого двигателя перебит при столкновении. После этого Кендалл отдал команду: "Приготовиться покинуть судно" и

сказал старшему помощнику: "Проследите за тем, чтобы радисты дали SOS на мыс Фатер". Потом он сам побежал на правый борт шлюпочной палубы и начал отдавать винтовые стопоры шлюпбалок, чтобы можно было быстрее освободить закрепленные на кильблоках шлюпки. Капитан успел отдать стопоры у шлюпок № 1, 3, 5, 7, 9 и 11.

Из воспоминаний Джеймса Гранта - врача-хирурга лайнера: "Катастрофа была настолько внезапной, что десятки пассажиров так и остались на своих койках, а другие оказались пленниками в своих каютах, словно мыши в западне, - пассажиры провели на судне всего один день и еще не успели ознакомиться с расположением его помещений. В панике многие не смогли даже найти выход из коридоров на верхние палубы. Это в основном и явилось причиной того, что число жертв катастрофы оказалось столь ужасным".

Судовой врач дал точное объяснение такого большого числа жертв. Позже было подсчитано, что из 717 пассажиров нижних палуб около 600 человек так и не смогли выбраться из лабиринта бесчисленных проходов, коридоров, тупиков и трапов наверх: лайнер, заливаемый водой, начал тонуть и опрокидываться на борт. Одни погибли, даже не успев проснуться, другие стали жертвой своей медлительности: долго одевались или складывали в чемоданы свои вещи; третьи оказались сбитыми с ног и раздавленными бежавшей толпой сразу же по выходе из кают. Многие пассажиры не смогли открыть изнутри двери своих кают, потому что дверные стойки перекосились из-за крена судна, и им пришлось спасаться, вылезая в иллюминаторы.

Врач Джеймс Грант проснулся, вывалившись из койки (он спал в своем кабинете) на ковер каюты. "В это время погас свет. До меня доносились ужасные крики людей и шум хлеставшей где-то воды. Кое-как мне удалось выбраться из своего кабинета в коридор. Но дальше идти я не мог, потому что палуба теперь стала почти отвесна. Ползти тоже не удалось, и я с трудом дотянулся до открытого иллюминатора. Высунув наружу голову, я, к изумлению своему, видел, что на борту парохода стояла толпа людей, как будто бы под их ногами был не борт, а палуба. Из иллюминатора меня вытащил один англичанин. Его фамилия была Дарлинг.

Начальник судовой радиостанции Рональд Фергусон за пять минут до столкновения ушел из радиорубки в свою каюту. Почувствовав удар в борт и сотрясение палубы под ногами, Фергусон выглянул в иллюминатор и увидел вблизи борт парохода. Он быстро вернулся в рубку, где сидел его помощник - второй радист Эдвард Балфорд. Передатчик был включен, и

Фергусон несколько раз подряд отстучал ключом сигнал вызова всех станций CQ, потом MPL - позывные "Эмпресс оф Айрленд" и текст: "В нас кто-то врезался, готовьтесь принять S0S". Он передавал медленно, так как знал, что в это время суток на береговых радиостанциях дежурили молодые неопытные радисты: им всегда доставались ночные вахты. Передавая сигнал CQ, Фергусон как бы расчищал эфир для SOS, который уже примут поднятые на ноги

старшие радисты. В это время в радиорубку вбежал старший помощник и крикнул: "Срочно SOS на мыс Фатер!" Через восемь минут после первой посылки в эфир сигнала CQ на связь с Фергусоном вышел девятнадцатилетний дежурный радист станции на мысе Фатер Кроуфорд Лесли. Приняв с судна текст: "Страшный крен. Держите со мной связь", Лесли разбудил своего начальника Билля Уайтсайда. Тот запросил Фергусона: "0'кей, старина, где вы?" В ответ последовало: "Двадцать миль позади Римуски". Уайтсайд продолжал: "0'кей, высылаю "Юреку" с мыса Фатер и "Леди Эвелин" из Римуски вам на помощь. Сколько миль, вы говорите?" И только Фергусон хотел повторить "двадцать", как напряжение в сети упало и на лайнере погас свет. Вода уже затопила помещение динамо-машины. Радиостанция действовала всего 8 минут...

Уайтсайд по телефону связался с причалом, где стоял пароход "Юрека". Он под парами ждал лоцмана, которого должен был доставить на подходивший с моря "Сторстад". Услышав ошеломляющую новость, капитан "Юреки" Беланджер снялся со швартовов. До места столкновения было всего 2 мили.

Второй пароход - "Леди Эвелин", доставив с "Эмпресс оф Айрленд" почту, стоял у пирса в Римуски. Его капитан Полиот, услышав по телефону о случившемся, тут же приказал рубить швартовы и вышел на помощь.

Радиостанция мыса Фатер тем временем продолжала ретранслировать в эфир сигнал бедствия с расчетом, что он будет принят другими судами, находящимися поблизости. Но эти сигналы некому было принять: радиостанции на судах были еще редкостью.

Не имел радио и "Сторстад". А что же в это время происходило с ним?

Когда столкнувшиеся пароходы расцепились, норвежец, имея задний ход, скрылся в тумане. С погибающего судна слышали его хриплый гудок где-то рядом, в одной миле. На мостик парохода поднялась жена капитана Андерсона. Она принесла из каюты меховую шубу и накинула ее на плечи супругу.

- Кажется, мы тонем? - плача, спросила она мужа.

- Возможно, - спокойно ответил капитан. - Но только успокойся и не плачь.

Через несколько минут офицеры доложили капитану, что носовая часть парохода повреждена, но не очень сильно, что форпик заполняется водой, но таранная переборка держит воду.

С мостика "Сторстада" слышали многоголосые крики и призывы о помощи, доносившиеся из тумана.

"Сначала я не могла понять, что это значило, - рассказывала жена капитана позже, - это походило на один протяжный стон". Андерсон приказал подвахте палубной команды спустить на воду все четыре шлюпки и идти на помощь утопающим.

На борту "Эмпресс оф Айрленд" имелось 36 спасательных шлюпок, рассчитанных на 1 860 человек. На верхней палубе находилось также около десятка деревянных спасательных плотов. Они столь надежно были прикреплены к палубе, что все попытки отдать их ржавые талрепы остались тщетны. Спуск на воду шлюпок был возможен только в течение первых десяти минут, потому что быстро увеличивающийся крен уже исключал возможность сделать это без риска покалечить людей. Всего удачно было спущено 6 шлюпок, у которых капитан своевременно освободил стопоры. Спуск первой шлюпки окончился трагично: она сорвалась со шлюпбалки вниз, и все, кто в нее сел, оглушенные ударом, оказались в воде.

Из-за сильного крена все шлюпки левого борта сошли со своих кильблоков и завалились на палубу, грозя каждую минуту сорваться на противоположный борт. Так оно и случилось со шлюпкой № 6 - она сорвалась и по наклонной палубе скатилась на правый борт в стоявшую у поручней толпу: пятнадцать человек, в том числе штурман Стид, были раздавлены.

Пассажиры спасались по-разному. Одни сохранили жизнь ценой невероятных усилий и мучений от долгого пребывания в ледяной воде, другие попали в шлюпку, даже не замочив ног. Так, например, было с "королевой" Шербрука Этель Патон. В ее каюту постучал стюард:

- Мадам, если вы хотите спасти вашу жизнь, пожалуйста, наденьте спасательный нагрудник и выходите на шлюпочную палубу.

- Успею ли я спасти что-либо из своих вещей? - спросила Патон.

- Нет, мадам! - последовал ответ. - Нет, если хотите спасти свою жизнь.

Она зевнула и подала стюарду спасательный нагрудник, словно это было манто. Потом она надела на пальцы свои бриллиантовые кольца, взяла шубу и сумочку, где лежали

маникюрные принадлежности и лорнет. Выйдя на палубу, Патон увидела, что поручни уже ушли в воду, и прямо с палубы тонущего лайнера она вошла в шлюпку. Она улыбнулась офицеру, который подал ей из шлюпки руку...

Аристократку Шербрука доставили на бот "Сторстада". На другой день из Римуски она дала телеграмму своему брату - управляющему железной дорогой. Тот не замедлил прислать за ней специальный поезд...

Судьба драматического актера Ирвинга оказалась достойной его амплуа. Сразу же после столкновения он выбежал из каюты, чтобы узнать, что случилось. В коридоре встретил своего знакомого - Эббота, владельца галантерейной лавки в Торонто.

- Что, корабль тонет? - спросил актер.

- Похоже на то, - ответил Эббот.

Канадец из Торонто описал последние минуты жизни Лоуренса Ирвинга: "Он вел себя, как будто бы играл на сцене свою обычную трагедийную роль. И эту игру наблюдал только один зритель (Эббот имеет в виду себя. - Л. С.). "Милая, спеши! Нельзя терять ни минуты времени!" - сказал Ирвинг своей жене, когда мы вошли с ним в его каюту. Госпожа Ирвинг заплакала, а он полез на шкаф за спасательным нагрудником. В эту секунду пароход сильно и резко повалился на борт, и Ирвинга отбросило к двери каюты. Он сильно ударился лицом об острый край дверного косяка - из рассеченной скулы хлынула кровь. С госпожой Ирвинг случилась истерика. "Не волнуйся, дорогая", - сказал актер, снимая ее руки со своих плеч и надевая на нее нагрудник. Потом он взял ее на руки и понес по трапу на верхнюю палубу. Я спросил, нужна ли ему моя помощь. Ирвинг улыбнулся и ответил: "Позаботься сначала о себе, старина!" - "Да сохранит вас обоих Бог!" - сказал я и прыгнул за борт. В воде я уцепился за плавающую скамейку. На накренившейся и уходившей под воду палубе я видел две обнявшиеся фигуры. Лоуренс Ирвинг целовал свою жену".

Позже тело актера было найдено в воде. В правой его руке мертвой хваткой был зажат цветной лоскут - кусок ночного халата жены.

"Эмпресс оф Айрленд" продержалась на плаву 17 минут. Шесть ее шлюпок и четыре со "Сторстада" могли принять лишь небольшую часть находившихся на лайнере людей.

Вот что происходило на его борту в последние минуты катастрофы. Судно продолжало валиться на правый борт. Те, кто сумел выбраться наверх, теперь поднимались все выше и выше по кренившейся палубе, потом перелезали через поручни и переходили на оголившийся левый борт. Многие, не сумев

удержаться на нем, съезжали в воду, в давке проваливались в открытые иллюминаторы кают.

Старший стюард лайнера Август Гаад, который плавал на нем бессменно с момента "крестин", с трудом пробрался по накренившейся палубе на мостик. Там стоял, держа рупор в руке, капитан Кендалл.

- Да, кажется, приближается конец, сэр, - сказал старший стюард.

- Именно, и ужасный к тому же! - ответил капитан. Август Гаад знал, что имел в виду капитан: каждую минуту мог произойти взрыв котлов.

Это случилось, когда две огромных трубы "Эмпресс оф Айрленд" легли плашмя на воду. Взрыв котлов в секунды окончил агонию тех, кто боролся за жизнь в холодной воде или остался запертым в заливаемых водой машинном и котельных отделениях парохода. Более десяти машинистов и кочегаров были обварены перегретым паром. Эта участь постигла и Тэда Фитчета, бывшего чемпиона Квебека по боксу. Вырвавшись на свободу, пар, находившийся под очень высоким давлением, выбросил на поверхность воды из нутра парохода массу обломков железа и дерева. При этом искавшие спасения в воде люди, несмотря на холодную воду, или были обожжены паром, или получили ранения от разлетевшихся обломков. От взрыва котлов лежавший на боку лайнер содрогнулся, словно в предсмертной судороге. Поднялась высокая волна, она перевернула две перегруженные шлюпки и захлестнула барахтавшихся в воде людей.

Пассажир Джон Блэк из Оттавы, оказавшийся в воде, позже вспоминал: "Ко мне приближалась переполненная людьми шлюпка. Она, идя вдоль борта погружавшегося лайнера, была от меня в нескольких ярдах. Вдруг сверху на нее упала сорвавшаяся с палубы огромная железная рубка. От страха я закрыл глаза и стал молиться. Когда я снова посмотрел, то вместо шлюпки и полусотни человек, сидевших в ней, я увидел в воде несколько деревянных обломков". Эта рубка рухнула из-за взрыва котлов.

Многих из тех, кто еще мог держаться на борту лайнера, взрывом сбросило в воду. Среди них оказался и капитан Кендалл. И то, что он не последним оставил свое судно, не было его виной. В воде, ухватившись за деревянную решетку люка, он смотрел на свой тонущий корабль. В эту минуту ему предстало лицо Криппена и почудился его голос: "Ты выдал меня, капитан, и ты тяжело пострадаешь за это вот на этом самом месте. Будь проклят!"

Позже Кендалла и радиста Фергусона подобрала шлюпка с "Леди Эвелин". Когда эта шлюпка подошла к берегу, чтобы

высадить спасенных, капитан Кендалл, приняв над нею командование, пошел по поиски плававших в воде людей. Через час он высадил на площадку трапа "Сторстада" около пятидесяти спасенных и еще раз отправился искать тех, в ком еще, может быть, теплилась жизнь. Температура в заливе не превышала 5 градусов по Цельсию, и поэтому люди, не выдерживая холода, быстро погибали.

В своем отчете после катастрофы Кендалл писал: "Большинство из плававших в нагрудниках, к кому я подходил на шлюпке, были уже мертвы. Я сам проверял их, чтобы точно определить, теплится ли в них жизнь".

Там, где ушел под воду и исчез в глубинах залива среди плававших обломков лайнер, осталось несколько сот человек. Течение мощной реки относило их в сторону моря.

"Когда корабль тонул, мне казалось, что это тонет селение, внезапно залитое водой, все жители которого вдруг поплыли... Жутко было смотреть на эти лица, то исчезающие, то снова появляющиеся над водой", - писал очевидец катастрофы англичанин Грин.

Те, у кого не было спасательного нагрудника, попав в воду, старались ухватиться за какой-нибудь плавающий предмет - деревянную скамейку, весло, ящик, шезлонг, доску. Молодому стюарду Биллю Хью пришлось почти час провести в холодной воде без спасательного нагрудника. Наконец он увидел, что к нему подошла шлюпка, и ухватился за ее планширь. Но один из сидевших в шлюпке пассажиров, схватив стюарда за подбородок, с силой оттолкнул его. Сидевший на руле шлюпки матрос поднялся с места и сказал: "Я здесь командир! В шлюпке есть место. Убийца! Ты не стоишь того, чтобы жить!" Ударом кулака в челюсть он вышвырнул пассажира в воду и протянул утопавшему весло. Оцепеневшего, едва живого стюарда втащили в шлюпку, и она двинулась в сторону "Сторстада".

После катастрофы семилетняя девочка Грейс Ханнаган - дочь музыканта - рассказывала журналистам: "Я только сначала испугалась, когда увидела, что все кругом испугались. Потом я стала погружаться глубоко-глубоко. Я держалась руками за черную веревку. Потом я снова была над водой и долго смотрела вокруг и увидела перед собой свет. Потом я посмотрела еще раз и увидела маму и папу. Они плавали в воде. (Она рассказывала это в вагоне поезда.) Сейчас их нет в поезде. Они едут на другом. Я опять стала погружаться и проглотила много соленой невкусной воды. Потом я опять была над водой и опять увидела свет, очень близко. Дядя протянул мне доску и крикнул, чтобы я держалась за нее. Я отпустила веревку и ухватилась за доску. Мои руки были

черные, черные, как деготь. Дядя помог мне залезть в его лодку".

Девочка посмотрела на сидевших рядом пассажиров и спросила: "Как вы думаете, я приеду домой раньше мамы и папы?" Девочке не сказали, что ее родители погибли...

Спешившие на помощь "Юрека" и "Леди Эвелин" прибыли слишком поздно. Когда они подошли к указанному месту, из воды торчали только мачты и верхушки труб "Эмпресс оф Айрленд". В лунном свете хорошо была видна растянутая течением реки масса обломков, среди которых с трудом можно было различить головы людей. Но очень немногие оставались в живых, даже те, кому достался нагрудник. "Леди Эвелин" подошла всего через пятнадцать минут (после того как лайнер погрузился на дно залива), но и спасла всего 7 человек, в том числе капитана Кендалла и Фергусона. Шлюпки правительственного парохода выловили из воды 136 трупов.

К 3 часам ночи "Юрека" доставила на мыс Фатер 32 спасенных человека. Шлюпки "Сторстада" спасли 338 человек и доставили их на борт. Среди них оказался и врач Джеймс Грант. Состояние многих спасенных, доставленных на норвежское судно, было крайне тяжелым. Им пришлось делать искусственное дыхание, вправлять кости и обрабатывать раны. Врач столкнулся и с шоком, и с приступом сумасшествия, и с инфарктом, и с переломом позвоночника. Несколько человек умерло уже на борту "Сторстада".

Катастрофа "Эмпресс оф Айрленд" унесла больше тысячи человеческих жизней. Было подсчитано, что из 1 477 человек, которые находились в момент столкновения на борту лайнера, было убито при ударе, обварено паром, утонуло и умерло 1 012 человек, из них 840 пассажиров и 172 члена экипажа. Из числа экипажа, кроме капитана, его первого помощника и двух радистов, погибли все офицеры корабля. Спаслось 465 человек: 36 из 87 пассажиров первого класса, 48 из 253 пассажиров второго класса, 133 из 717 пассажиров третьего класса. Из 138 находившихся на борту детей было спасено 4, из 310 женщин - 41, из 609 пассажиров-мужчин - 172 и из 420 членов экипажа - 248 человек. Таковы официальные цифры, выявленные расследованием, которое провело правигельство Великобритании. Другие, неофициальные, источники приводят цифры 1 023 и 1 027 - как число жертв этой катастрофы.

Через два дня после катастрофы, под звон церковных колоколов, в Квебек прибыли родственники погибших встречать "Леди Эвелин" под охраной крейсера "Эссекс", который шел по реке под приспущенным флагом. На пароходе находилось 188 гробов с неопознанными трупами. Это были даже не гробы, а

простые ящики, которые жители поселка Римуски сколотили из сосновых досок. На ящиках они написали: "Один мужчина", "Одна женщина", "Один ребенок" или "Мать наверху, ребенок внизу". Ящики-гробы сложили под затянутым черным крепом навесом у пирса № 27. Здесь проходила печальная процедура опознания трупов.

Почему произошла катастрофа? Почему столкнулись пароходы? Кто был виновен в этом?

Просматривая канадские и английские газеты и журналы того времени, не перестаешь удивляться обилию противоречивых сведений, которые сообщили журналистам очевидцы катастрофы. Факты многочисленных публикаций, посвященных столкновению судов и гибели канадского лайнера, окутаны словесным туманом, который кажется более густым, чем тот, который опустился на залив Святого Лаврентия в ночь 29 мая 1914 года Пресса выдвигала множество необоснованных предположений о причинах трагедии. Подавляющее большинство из них было не чем иным, как плодом больного воображения "экспертов" и лиц, вообще незнакомых с морским делом Прежде всего по вине канадских репортеров в печати появились сообщения о том, что в борту "Эмпресс оф Айрленд" норвежский пароход сделал пробоину длиной 350 футов (около 115 метров), из-за чего лайнер почти мгновенно пошел ко дну. Эту ошибку можно объяснить тем, что журналисты в спешке перепутали эту цифру с величиной площади полученной пробоины - 350 квадратных футов Газеты Квебека сообщили, что, когда расстояние между пароходами составляло 2 мили и на залив опустился туман, каждый из капитанов остановил свое судно В то же время "Монреаль газетт" писала: "Если показания обоих капитанов правильны, то оба судна находились на расстоянии 2 миль, не имея хода. Почему же они с такой силой столкнулись?"

Вполне естественно, что канадская пресса стала на сторону капитана Кендалла, сваливая всю вину за столкновение на норвежца Андерсона Сразу же по приходе в Квебек на "Сторстад" именем британской короны был наложен арест Газеты подробно описывали эту процедуру, рассказывая своим читателям, как на борт "парохода-убийцы" поднялся маршал полиции и на деревянную дверь рулевой рубки прибил лист бумаги с приказом об аресте судна Сообщалось, что под рукой у маршала не оказалось молотка и он попросил жену капитана Андерсона снять башмак, каблуком которого и забил гвоздь. Канадская публика готова была растерзать команду "Сторстада", и поэтому капитан Андерсон вынужден был просить у полиции Квебека обеспечения безопасности.

Вообще пресса уделяла внимание мелочам, которые не имели непосредственного отношения к делу Особая статья в газетах посвящалась судовой кошке Эмме, которая не один десяток раз пересекла на "Эмпресс оф Айрленд" Атлантику, но 28 мая, ровно за пять минут до отхода лайнера, спустилась по трапу и осталась сидеть на причале, оставив пятерых котят на лайнере. Ну и, конечно, канадская пресса не могла забыть дела об аресте Криппена и о его "пророчестве".

Английский еженедельник "Иллюстрейтед Лондон ньюз", посвятивший столкновению на Святом Лаврентии специальный выпуск, обратился к известному писателю-маринисту Джозефу Конраду с просьбой объяснить и прокомментировать эту катастрофу. Но певец моря и большой знаток кораблей, капитан дальнего плавания Конрад не смог дать читателям точного ответа на вопрос, почему столкнулись пароходы, - настолько запутанным оказалось это дело В своей статье "Урок столкновения", посвященной катастрофе, Конрад писал "Мне думается, что оскорбленные боги моря никогда не дремлют, и до тех пор, пока человек будет плавать по морям, они будут брать свои жертвы".

Спустя несколько недель после трагического происшествия в Канаду приехал Артур Конан Дойл прочитать курс лекций по литературе Когда монреальские журналисты спросили "Кто виновен в столкновении?" - писатель, создавший образ знаменитого разгадывателя тайн Шерлока Холмса, ответил "Я не знаю". Не знал ответа на этот вопрос и судья лорд Мерсей, под чьим председательством проходило разбирательство по делу о гибели "Титаника".

Сразу же после того как лайнер затонул, капитан Кендалл, закончив спасательную операцию на шлюпке, поднялся на борт "Сторстада", где состоялся такой разговор

- Вы капитан этого судна? - спросил Кендалл.

- Да, - ответил Андерсон.

- Вы потопили мои корабль! Вы шли полным ходом в тумане! - продолжал канадец.

- Я не шел полным ходом, - отрезал Андерсон - Это вы шли полным ходом!

- Нет, не шел! - вскричал капитан "Эмпресс оф Айрленд" - Если бы я шел, вы бы меня никогда не ударили.

Кендалл ушел с мостика в штурманскую рубку, и с ним случился нервный припадок.

На суде, прежде чем оба капитана дали свои показания, были подвергнуты допросу 59 свидетелей Их показания заняли 612 страниц протокола. Капитан Кендалл сообщил суду, что, когда расстояние между пароходами составляло 6 миль, он изменил

курс судна на 26 градусов вправо, рассчитывая разойтись со встречным судном левым бортом Старший помощник "Сторстада" Тофтенес подтвердил это, сказав, что видел, как топовые огни "Эмпресс оф Айрленд" вошли в створ. Однако он заметил, что расстояние между судами составляло не 6, а 2 мили и что после этого в тумане суда потеряли друг друга из вида.

На все вопросы суда капитаны давали обстоятельные ответы.

Андерсон "До того как на воду лег туман, "Эмпресс оф Айрленд" была видна за две мили с левой скулы "Сторстада". Мы видели ее правый зеленый огонь".

Кендалл - "Когда опустился туман, я дал машине полный задний ход и соответствующие гудки и остановил судно Я посмотрел вниз на воду и убедился, что судно не имело хода".

Андерсон "Эмпресс оф Айрленд" была видна сквозь туман на близком расстоянии с левой скулы "Сторстада". Был виден ее зеленый огонь, она имела значительный передний ход".

Кендалл - "В момент столкновения мое судно не имело хода".

Но при разборке катастрофы ни одна из сторон не могла подтвердить своих действий записями в вахтенных журналах, поскольку эти записи не велись и не были сделаны позже. Ни одна из сторон не могла доказать, что ее судно сделало поворот в ту или иную сторону и подало при этом столько-то гудков. И только через несколько заседаний судебной комиссии в процессе накалившихся дебатов и взаимных обвинений выяснилось следующее.

После того как упал туман, Тофтенес приказал третьему штурману "Сторстада" Джекобу Саксе "положить руль немного влево" и дал машине сигнал "Стоп". Норвежец объяснил свои действия тем, что старался уйти от встречного судна, которое, как ему показалось, будет расходиться левым бортом. Потом, опасаясь, что "Сторстад" потеряет управляемость и течение развернет его лагом, Тофтенес дал "Малый вперед", так как судно не слушалось руля. (Причем он и третий штурман присягнули перед судом, что пароход не слушался руля.) В итоге Саксе признался, что он взял у рулевого штурвал и положил руль лево на борт. Однако третий штурман категорически отрицал, что именно это привело к столкновению. Он добавил, что только после этого капитан Андерсон появился на мостике и увидел перед носом судна ярко освещенный иллюминаторами борт "Эмпресс оф Айрленд". Андерсон обвинял Кендалла в том, что тот остановил лайнер перед носом его парохода и изменил курс на зюйд в сторону берега, в то время как с норда было больше места для расхождения.

Как свидетелю катастрофы слово дали госпоже Андерсон -

жене капитана "Сторстада". Она заявила, что когда вскоре после столкновения капитан Кендалл поднялся к ним на борт, он был пьян. На это заявление последовало официальное опровержение капитана Уэлша - капитана-наставника фирмы, которой принадлежала "Эмпресс оф Айрленд": "Капитан Кендалл никогда не употреблял и не употребляет никаких спиртных напитков".

Не помогло норвежцам и заявление, сделанное вторым штурманом "Сторстада" Эйнером Реннертцем, что жена капитана Андерсона отдала доставленным на борт спасенным всю свою одежду и изрезала все судовые скатерти и шторы, чтобы хоть как-то одеть замерзших людей. Суд отметил, что это был с ее стороны благородный поступок, не имеющий отношения к столкновению.

Председатель суда лорд Мерсей объявил, что старший помощник капитана "Сторстада" Тофтенес повинен в том, что при ухудшении видимости не вызвал на мостик капитана и что без всяких видимых на то оснований изменил в тумане курс судна. В то же время лорд Мерсей заметил в своей речи: "Было бы более благоразумным со стороны капитана Кендалла уступить дорогу "Сторстаду".

На суде капитан Андерсон отрицал, что по его вине пробоина в борту "Эмпресс оф Айрленд" оказалась открытой для доступа воды. Норвежец также заявил, что, когда суда столкнулись, он дал машине передний ход с целью удержать нос своего парохода в пробоине, но судно Кендалла, имея передний ход, развернуло "Сторстад" таким образом, что его нос выдернулся из пробоины и форштевень даже загнулся в левую сторону.

Поведение всего экипажа лайнера во время его гибели, ставшее известным суду после опроса свидетелей, вызвало общее одобрение. Вот как об этом высказался один из многих свидетелей, пассажир первого класса англичанин Смарт: "Дисциплина на судне после столкновения была великолепной. Я никогда до этого не слышал, чтобы люди обращались друг к другу с такой нежностью, как во время этого бедствия".

Хотя заместитель министра юстиции Канады Ньюкомб официально заявил на суде, что "причина катастрофы - избыток предосторожности со стороны капитана Кендалла", виновным был признан старший помощник капитана "Сторстада" Тофтенес. Его лишили судоводительских прав на два года.

Что же касается самого "Сторстада", то канадцы его просто конфисковали. Но через несколько месяцев владельцы парохода - фирма "А/С Маритим" выкупила его за 175 тысяч канадских долларов и вновь назначила Андерсона и Тофтенеса на прежние должности.

Сразу же после катастрофы, буквально на следующий день, к

погибшему лайнеру потянулись со всех концов Америки и Европы искатели затонувших сокровищ. Они нашли его лежавшим на глубине 19 саженей (40, 5 метра) в 4 милях от поселка Сен-Люс, в 5 милях к востоку от мыса Фатер. Однако попытки извлечь из корпуса затонувшего лайнера серебряные слитки и ценности, принадлежавшие пассажирам, ни к чему не привели. Более того, эти попытки стоили жизни нескольким водолазам, которые заблудились и порвали свои воздушные шланги в подводных лабиринтах лайнера.

Серьезная попытка поднять ценности была сделана через 50 лет после катастрофы. Летом 1964 года трое канадских аквалангистов-любителей - геолог Поль Форние, торговец Фернард Бергерон и руководитель группы, служащий из Оттавы, Анрэ Менард, - заключили договор с краеведческим музеем города Римуски и организовали на затонувший лайнер подводную экспедицию.

Они подняли судовой колокол, несколько навигационных инструментов и бронзовую табличку с надписью "Только для пассажиров первого класса".

Сейчас в заливе Святого Лаврентия то место, где на дне его лежит "Эмпресс оф Айрленд", обозначено красным светящимся буем. У шоссе, между поселками мыса Фатер и Римуски, близ местечка Метис-Бич, есть кладбище, где похоронены жертвы катастрофы, а в городе Торонто, на кладбище в Мон-Плезенте, воздвигнут памятник - гранитный обелиск, увенчанный крестом и короной. С 1914 года каждую "черную пятницу" сюда приходят представители "Армии Спасения" почтить память погибших.

ДРАМА В ЧИКАГО.

Рассказ об этом печальном происшествии, которое спустя год после гибели лайнера "Эмпресс оф Айрленд" потрясло США и Канаду, лучше всего начать с краткого экскурса в историю Великих озер и судостроения в этом регионе.

Еще из школьной географии известно, что эти озера представляют собой уникальное и крупнейшее скопление пресной воды на земном шаре. Расположенная на территории Канады и США, эта озерная система включает Верхнее озеро, Гурон, Мичиган, Эри и Онтарио. По своей площади озера занимают почти четверть миллиона квадратных километров, что равно территории Британских островов. Великие озера соединены между собой реками и искусственными каналами, вода из Верхнего озера и озера Мичиган стекает в озера Гурон, Эри и Онтарио, откуда по реке Святого Лаврентия - в Атлантический океан. Эти "пресные моря" соединяются не только с океаном, но и с реками Гудзон и Миссисипи.

Первыми кораблестроителями и рыбаками на Великих озерах были индейцы племен алгонкуинов, гуронов, ирокезов, оттава, чиппи и уиннебагов. Как утверждают ученые, первыми европейцами, побывавшими в "пресных морях" Америки, вероятно, были скандинавские викинги и рыбаки Бретани. Начальный период колонизации берегов реки Святого Лаврентия, начавшийся в 1535 году, связан с именами французских мореплавателей Жака Картье, Самюэля Шамплеина и Роберта Ла Саля.

В наши дни Великие озера считаются одним из самых оживленных районов судоходства на земле. Здесь насчитывается более двадцати крупных морских портов, из которых наиболее посещаемые европейскими судами являются Торонто, Буффало, Осуиго, Кливленд, Детройт, Милуоки, Чикаго и Дулут.

Чтобы попасть на Великие озера, океанские суда, миновав Монреаль, проходят семь шлюзов каналов Святого Лаврентия и попадают в озеро Онтарио. После этого они по восьми шлюзам Уэллендского канала, что идет в обход Ниагарского водопада, поднимаются на высоту 99, 5 метра и попадают в озеро Эри Отсюда им открыт путь в озера Гурон, Мичиган и Верхнее В Великие озера может войти любое судно, если его длина не превышает 222, 5 метра, ширина - 23 метров, осадка - 7, 9 метра.

Того, кто впервые попадает на Великие озера, не может не удивить своеобразие архитектурной формы местных судов. С момента зарождения промышленного судостроения здесь стали

появляться новые, не виданные доселе в Европе суда оригинальных конструкций и самых что ни на есть причудливых форм. Это началось в 1843 году, когда на озере Эри американцы построили первую железную канонерскую лодку "Мичиган", не похожую ни на один из существовавших тогда в мире военных кораблей В 1868 году в Буффало спустили на воду первый на озерах железный пакетбот "Мэрчант", по конструкции тоже сверхоригинальный. Не прошло и года, как со стапеля в Кливленде сошел на воду большой грузовой пароход, у которого паровая машина была расположена в корме, а рулевая рубка - чуть позади форштевня. Это был первый в истории судостроения деревянный рудовоз. Назвали его "Форест Сити". Однако прототипом современных балкеров Великих озер стал "Оноко", построенный также с машиной в корме и рубкой в носу, но уже из железа. Получив прозвище "плавучий сапожный ящик", он оказался исключительно прочным судном и принес немалую прибыль своим владельцам "Оноко" погиб на мели в 1915 году.

Другим типом грузового судна, характерным только для Великих озер, был так называемый "кит". Его конструкцию разработал Александр Макдугалл, кузнец по профессии, приехавший на берега озера Верхнего в семидесятых годах прошлого века из Шотландии. Здесь он сделался капитаном судна, скопил кое-какой капитал и открыл в Дулуте верфь, где приступил к строительству своих странных на вид, но, как оказалось, очень прочных мореходных судов сигар.

Длина этих стальных судов составляла 77-84 метра, ширина - не более 11 метров, осадка - не более 4 метров По внешнему виду они действительно походили на огромную сигару и имели невысокий надводный борт Как и у "Оноко", паровая машина располагалась в корме, а рулевая рубка в виде круглой башни, напоминающей боевую рубку миноноски, - в самом носу. Суда эти имели ложкообразный нос, оконечность которого напоминала нос свиньи, за что их прозвали "поросята". В самом "пятачке" были сделаны два якорных клюза. В корме находилась небольшая рубка круглого сечения в плане, где располагалось помещение для команды. На покатой палубе, имеющей огромную погибь и напоминающей спину кита, было сделано несколько узких люков, задраиваемых стальными крышками, не доходившими до бортов на 3-4 метра. Высота комингсов люков не превышала шести дюймов. Макдугалл превосходно знал нрав крутой волны "пресных морей". Эти плавающие "сигары", принимая в свои трюмы 2 800 тонн руды, могли идти пятнадцатиузловым ходом, не испытывая особо сильной качки в шторм средней силы. Вода свободно перекатывалась вдоль и поперек "китовой спины", а за

счет закругленной формы палубных надстроек сопротивление ее корпусу было минимальным. Суда конструкции Макдугалла успешно использовались зимой как ледоколы: благодаря форме своей носовой оконечности они свободно могли преодолевать метровый лед.

Бывшим шотландским кузнецом в 1888-1898 годах было построено 44 "кита" (не считая барж подобной формы). В конце прошлого века слава о них разнеслась по всему миру "поросята" Макдугалла с успехом эксплуатировались не только на Великих озерах, но и вдоль Атлантического побережья Америки, их встречали в Мексиканском заливе и в Черном море, они совершали кругосветные плавания.

В 1893 году предприимчивый шотландец построил пассажирский "кит", который он назвал "Христофор Колумб". Это судно имело вместимость 1511 регистровых тонн, длину - 110, 3 метра, ширину - 13 метров, его паровая машина мощностью 3 тысячи лошадиных сил обеспечивала ход около 18 миль в час. Во время Всемирной выставки в Чикаго он совершал регулярные рейсы из Буффало, каждый раз доставляя на выставку более тысячи посетителей С 1909 по 1933 год "Христофор Колумб" обслуживал пассажирскую линию Чикаго-Милуоки. Он пошел на слом только в 1936 году.

Одним из самых быстроходных и популярных среди населения пассажирских пароходов, курсировавших по Великим озерам, в начале нашего века считался "Истленд". Но судьба его оказалась трагичной.

9 августа 1910 года газета города Кливленд (штат Огайо) "Кливленд плэйн диллер" поместила следующее объявление.

"Предлагается награда 5 000 долларов! Пароход "Истленд" был спущен на воду в 1903 году. Это стальное судно океанского плавания. Он имеет длину 82 метра, ширину 11 метров, осадку 4, 3 метра. Судно снабжено двумя гребными винтами, приводимыми в движение двумя мощными паровыми машинами тройного расширения, пар на которые подается четырьмя котлами. Его балластные цистерны вмещают 800 тонн воды. Материал, из которого построен пароход, его тип и его мощные машины позволяют назвать его самым прочным, самым быстроходным и самым безопасным судном для путешествий по Великим озерам. Все это хорошо известно тем, кто знаком с морским делом. Однако есть тысячи людей, которые абсолютно ничего не знают о судах, о законах и правилах их эксплуатации и об их инспектировании правительством Соединенных Штатов. С расчетом запугать этих людей кто-то распустил слухи о том, что пароход "Истленд" якобы не может считаться безопасным судном.

К сожалению, мы не знаем, кто распространил в народе столь нелепые слухи, но цель их нам ясна. Поэтому в качестве доказательства своей правоты и ради уважения к чувствам 400 тысяч человек, которые за последние четыре года получили удовольствие от прогулок на этом плавучем дворце (причем без единой неполадки), мы предлагаем обозначенную выше награду любому, кто представит нам морского инженера, кораблестроителя, судомеханика или любого другого специалиста, имеющего достаточную квалификацию, который выскажет свое мнение о качествах нашего корабля и заявит, что пароход "Истленд" - не мореходное судно и не выдержит любой шторм, который может возникнуть как на озерах, так и в океане".

Прошел день, второй, неделя, месяц, но за объявленной наградой никто не пришел, и напрасно редактор газеты ожидал появления "специалиста, имеющего достаточную квалификацию". "Истленд" по-прежнему совершал свои круизные рейсы по Великим озерам. Вскоре об объявлении в газете забыли.

С момента постройки в 1903 году этот пароход действительно считался на Великих озерах самым красивым, комфортабельным и быстроходным судном. Жители приозерных городов называли его неизменно "Королевой скорости".

Это был экскурсионный пароход водоизмещением I960 тонн, с очень острыми обводами подводной части корпуса. Несмотря на сравнительно небольшую мощность паровых машин (1300 лошадиных сил), он мог развивать ход до 22 морских миль в час. Судостроительная верфь "Дженкс шипбилдинг компани" в Порт-Гурон, построившая "Истленд", очень им гордилась.

Пароход был приписан к порту Чикаго, откуда он совершал экскурсионные дневные рейсы к Кедровому мысу на озере Мичиган или недельные плавания на озеро Эри. Потом портом его приписки стал Кливленд. Как уже упоминалось, на Великих озерах "Истленд" пользовался любовью пассажиров. Особенно среди молодежи. Видимо, это объяснялось тем, что на его верхней палубе стоял паровой орган, под который во время плавания в хорошую погоду устраивались танцы. Об этом органе ходили легенды, говорили, что в тихую погоду звук его был слышен за 5 миль.

В течение 1913 года владельцы "Истленда" продали на него 200 тысяч билетов. В следующем году "Королева скорости" снова вернулась на родное озеро Мичиган - теперь пароход принадлежал фирме "Сен-Джозеф Чикаго стимшип компани". Им по-прежнему командовал капитан Гарри Петерсен. Навигацию 1914 года он, как и все предыдущие, закончил без единой царапины на борту.

Летом 1915 года "Истленд" был зафрахтован для экскурсий по озеру Мичиган фирмой "Вестерн электрик компани".

В 7 часов утра, в субботу 24 июля, к причалу на реке Чикаго, где был ошвартован "Истленд", начали стекаться экскурсанты. В основном это были рабочие и служащие компании с детьми и друзьями: женщины в шляпах с перьями и цветами, мужчины в соломенных шляпах с черными лентами, девочки с лентами и бантами в косах, а большинство мальчиков по случаю плавания были одеты в матросские костюмчики. Почти все пассажиры несли с собой плетеные корзины с провизией для пикника.

Утро обещало ясный солнечный день, у всех было праздничное, приподнятое настроение. Ведь не каждый месяц выпадает такая удача - совершить путешествие по озеру, да еще на самом красивом пароходе! Отход был назначен на 7 часов 40 минут. Давно ждали этой увеселительной поездки на "Истленде" рабочие и служащие электрической компании, давно мечтали они выбраться из огромного дымного города и подышать свежим воздухом озера Мичиган. Несмотря на ранний час, с верхней палубы парохода неслись оглушительные звуки регтайма, который виртуозно исполнял на паровом органе известный музыкант города.

Билет на экскурсию стоил всего 75 центов. Правление компании разрешило брать на пароход детей до десяти лет без билета. "Истленд" был рассчитан на перевозку в дневные рейсы тысячи человек. Капитан Петерсен нередко принимал на борт и полторы тысячи, если его об этом любезно просили владельцы. На этот раз было продано 2 500 билетов. Видимо, капитан Петерсен об этом не знал, так как счет пассажирам у сходней контролеры не вели - они просто надрывали билеты. Конечно, Петерсен видел, что народу погрузилось на пароход намного боль ше, чем это было положено по норме, но он не прекратил посадку. Таким образом, на "Истленде" пассажиров оказалось на 300 человек больше, чем на "Титанике"...

"Истленд" стоял у причала реки Чикаго правым бортом, по носу у него был ошвартован паровой буксир, который должен был вывести его из реки на простор озера Мичиган. Прозвучал гудок, матросы парохода втянули сходни. Капитан Петерсен стоял в дверях рулевой рубки и готов был отдать команду старшему механику Эриксену запускать машины.

Как только отдали кормовой прижимной конец, судно едва заметно дрогнуло своим изящным корпусом и начало медленно валиться на левый борт. Сначала никто не обратил на это внимания. Крен с каждой секундой увеличивался. К краю левого борта по верхней палубе поехали скамьи и шезлонги, внизу и в

салонах стала сдвигаться мебель, в буфетах поползли тяжелые ящики с заготовленным для напитков льдом. На верхней палубе закричала женщина, потом еще одна... "Истленд" кренился все больше, люди, теряя опору, начали скользить к левому борту. Тех экскурсантов, которые в этот момент находились под палубой в каютах, прижало к продольным переборкам, других (их было большинство), кто стоял на верхних палубах, сбило в кучи и придавило к поручням левого борта.

Почему "Истленд" стал крениться не на правый борт, которым был ошвартован у причала, а на противоположный?

Тот, кто совершал путешествия на речных судах, провожал или встречал их, вероятно, замечал, что при подходе к причалу пассажиры скапливаются у того борта, которым судно швартуется или которым отходит от причала. Это вполне естественно: люди прощаются или ищут глазами в толпе тех, кто их встречает. Нередко в таких случаях для пассажиров раздается команда: "Просьба отойти от борта!"

"Истленд" же стал крениться на дальний от причала борт по той причине, что его прогулочный рейс был рассчитан на один день и экскурсантов никто не провожал. А какой интерес пассажирам смотреть с парохода на причал, который они уже видели? Интересней было взглянуть на реку, посмотреть, что там делается. Может быть, в это время по ней проходил какой-нибудь пароход или происходило нечто такое, что привлекло внимание пассажиров. Так или иначе, "Истленд" стал крениться на противоположный от причала борт.

Когда крен достиг 30 градусов, даже те, кто никогда не бывал на судне, поняли, что происходит. Страх перешел в панику. Сотни людей бросились с нижних палуб по трапам наверх. В проходах, коридорах и на лестничных клетках началась давка. Повсюду раздавались крики, вопли, плач детей, слышался грохот срывающихся с мест шкафов, буфетов, звон бьющегося стекла. Сотни пассажиров остались в каютах и в коридорах нижних палуб. Люди бились в тесных помещениях, как пойманные в сеть рыбы. Почти все, кто находился наверху, были сброшены в воду. В реке барахтались десятки женщин и детей, сверху им на головы падали другие. Некоторые сумели вовремя ухватиться за плававшие в воде скамейки, ящики, доски. В людях заговорил страх смерти, проснулся звериный инстинкт. В грязной воде реки Чикаго беспомощно бились тонущие, они цеплялись, кусали, царапали и топили друг друга.

"Истленд" продолжал валиться на левый борт. Прочные пеньковые швартовы, которые так и не успели отдать, натянулись, как струны, и вырвали из земли причальные тумбы и береговые

кнехты. Наконец пароход опрокинулся на борт, накрыв сотни плававших на воде людей. Из его нутра слышались грохот и шипение - это с фундамента сорвались паровые машины, и вода залила топки. Несколько минут река в этом месте была закрыта белой пеленой пара. Шипение пара и свист вырывающегося из внутренних помещений воздуха заглушали крики людей. "Истленд" лег левым бортом на дно реки. Прошло всего б минут... И только еще через 10 минут к месту катастрофы начали прибывать катера водной полиции и буксиры. К причалу примчались полицейские и пожарные машины. Но им оставалось только спасать тех, кто еще держался на воде.

Но не полицейские и пожарные проявили себя здесь героями. Героем оказался некий Вильям Брайт - капитан парохода "Миссури". Он только что ошвартовал свое судно у причала "Северной мичиганской транспортной компании". Увидя, что "Истленд" опрокинулся на борт, он взял такси и примчался на причал, где произошла катастрофа. Брайт не смог пробиться сквозь собравшуюся на набережной толпу и поднялся на второй этаж дома, стоящего напротив причала. Из окна он видел, что сотни барахтающихся в воде людей не могут взобраться на скользкий борт лежавшего парохода. Среди них было много раненых и покалеченных. Люди тонули на глазах спасателей. Что мог сделать капитан для спасения этих людей, находясь на втором этаже дома? Он высунулся из окна, словно из рулевой рубки своего парохода, сложил ладони рупором и крикнул полицейским: "Возьмите золу из топок трех буксиров и высыпьте ее на правую скулу "Истленда"!" После этого он спросил у хозяев дома, где стоит телефон, и позвонил на ближайшую ткацкую фабрику: "Срочно доставьте пятьдесят одеял туда, где лежит "Истленд"!". Зола и одеяла, расстеленные на скользком борту парохода, дали возможность многим вылезти из воды.

Спасательные работы длились недолго. Всех, кого видели на воде или внутри выступавшей над уровнем реки части парохода живыми, вытаскивали на берег, оказывали первую помощь или отправляли в госпиталь.

В Чикаго наступил траур. В течение многих дней трупы погибших вылавливали из реки и извлекали из опрокинутого корпуса "Истленда". Несколько сот мертвецов вытащили из парохода, когда ацетиленом прорезали его правый борт. Еще больше трупов нашли, когда судно поставили на ровный киль и откачали из него воду.

Сколько же жизней унесла эта катастрофа?

Официальная пресса США называла цифру 835 человек. Но это не соответствует действительности, так как указанная цифра

была объявлена в Чикаго на третий день после катастрофы. Судно же было поднято спустя пять дней, и из него извлекли еще несколько сот трупов. Американский следственный врач из Чикаго заявил на пресс-конференции, что в городском морге он лично насчитал 1 300 трупов. 25 июля 1915 года газеты города вышли под такими заголовками:

"2 100 утонуло, когда "Истленд" опрокинулся у причала".

"Судно имело повышенный центр тяжести и стало валиться еще на швартовах у причала".

"Все предшествовавшие катастрофы не оканчивались таким числом жертв!"

"Судно затонуло всего за шесть минут!"

"То, что увидел внутри затонувшего парохода водолаз, повергло его в беспамятство!"

"История "Истленда" - это история ошибок и неудач!"

Катастрофа "Истленда" - самая тяжелая катастрофа в истории судоходства на Великих озерах, и не случайно американские историки называют это судно "Титаником" Великих озер.

Когда пароход подняли со дна реки, некоторое время не знали, что с ним делать. Пустить его на металлолом было жалко: корпус, паровые машины, котлы и внутренние помещения оставались в нормальном состоянии, их без особого труда можно было восстановить. Ввести его снова в эксплуатацию в качестве пассажирского судна не имело смысла, так как никто не взял бы на него билет. Американцы поступили по-деловому: переоборудовали его в учебное судно резерва военно-морского флота США, и под названием "Уилметт" оно прослужило до 1946 года.

С момента великой драмы в Чикаго прошло ровно 20 лет. И, наконец, американская пресса пролила некоторый свет на истинную причину гибели "Истленда". Газета "Кливленд плэйн диллер" 7 августа 1935 года опубликовала следующее сообщение: "Всплыло дело "Истленда". Апелляционный суд США подтверждает свое решение по катастрофе с пароходом в 1915 году. Чикаго, 7 августа, "Американ пресс". Сегодня Апелляционный суд США утвердил решение выездного суда о том, что фирма "Сен-Джозеф Чикаго стимшип компани" - бывший владелец парохода "Истленд", который затонул на реке Чикаго 24 июля 1915 года, - не ответственна за гибель людей в катастрофе. Суд считает, что судно было мореходным, но ответственность ложилась на механика, который по небрежности неправильно заполнил его балластные цистерны".

КАК ПАРОХОД ПОГУБИЛ ГОРОД

Столкновение в проливе Те-Нарроус.

Несмотря на звучное название - "Монблан", это был ничем не примечательный грузовой пароход, типичный для своего времени "трамп" - клепаное судно трехостровного типа, с четырьмя трюмами, деревянным ходовым мостиком, с высокой тонкой трубой, двумя мачтами, вооруженными грузовыми стрелами Его построил какой-то небогатый судовладелец на английской верфи Рейлтона Диксона в Мидлсбро в 1899 году. Регистровая вместимость "Монблана" составляла 3 121 регистровую тонну, длина равнялась 97, 5 метра, ширина - 13, 6 метра, осадка - 4, 6 метра.

Когда началась первая мировая война, "Монблан" купила французская судоходная фирма "Компани женераль трансатлантик". По требованию адмиралтейства, которое в военное время имело право распоряжаться торговым флотом страны, владельцы кое-как подлатали старые, изъеденные солью ржавые борта парохода, установили на его баке четырехдюймовую пушку и покрасили судно в шаровый цвет - "Монблан" стал вспомогательным транспортом военно-морского флота Франции.

Холодным зимним вечером 5 декабря 1917 года "Монблан", под командованием капитана Айма Ле Медэка, прибыл из Нью-Йорка на внешний рейд Галифакса. С охранявшей рейд канонерской лодки пароходу азбукой Морзе просигналили приказ отдать якорь и принять на борт офицера связи.

Прибывший через несколько минут на "Монблан" лейтенант Фриман заявил капитану

- Если с моего корабля не последует каких-либо дополнительных сигналов, вы сможете сняться с якоря и войти в гавань, как только позволит видимость Я полагаю, это будет в 7 часов 15 минут утра.

В это же время в 6 милях от "Монблана", в гавани Галифакса, стоял с грузом норвежский грузовой пароход "Имо", готовый к выходу в открытое море По размерам он был немного больше и длиннее "Монблана".

Капитан Хаакан Фром не успел вывести "Имо из гавани, потому что баржа с углем подошла к его борту не в 3 часа дня, как это было договорено с властями порта, а только в б часов вечера, когда над заливом опустились сумерки и ворота бонового противолодочного заграждения бухты были уже закрыты. Разгневанный норвежец, проклиная нерасторопность канадцев,

чертыхался у себя в каюте. Его успокаивало лишь то, что на борту его судна находился лоцман Вильям Хэйс, который с рассветом выведет его из гавани в открытое море.

Наступило 6 декабря 1917 года, оставшееся в памяти жителей Канады как дата величайшей трагедии Галифакса.

Утро выдалось на редкость ясным, но морозным Галифакс просыпался, начиная свой напряженный трудовой день военного времени. С 7 часов третий помощник капитана "Монблана" штурман Левек, стоя на мостике, наблюдал в бинокль за канонерской лодкой в ожидании дополнительных приказов военных властей Вскоре с ее борта яркие вспышки фонаря Морзе сообщили "Монблан, Монблан, Монблан Поднимите на фалах ваш номер и следуйте в гавань Бедфорд, где получите дальнейшие указания командования". Капитан Ле Медэк приказал выбирать якорь. Левек встал у машинного телеграфа, а вахтенный матрос, протерев стекла ходового мостика, занял свое место у штурвала Когда из машины сообщили о полной готовности, лоцман дал команду. "Средний вперед!" Капитан перевел ее тут же на французский язык, звякнули звонки машинного телеграфа, и "Монблан" двинулся по фарватеру в гавань Бедфорд.

Примерно в это же время в гавани разводил пары "Имо". Лоцман Вильям Хэйс стоял на ходовом мостике парохода и молча слушал ворчание капитана Фрома, что ему не удалось выйти из гавани накануне вечером "Имо" снялся с якоря в 8 часов 10 минут утра Лоцман, время от времени отдавая команды на руль, уверенно вел судно между стоявшими на рейде судами. Он приказал увеличить ход, и, когда "Имо подошел к проливу Те-Нарроус, ход судна был равен 7 узлам Войдя в пролив, Хэйс заметил впереди по курсу судно. Это был американский грузовой пароход.

Проход между островом Макнаб и мысом Плезент был закрыт - заминирован, в нем имелся только один фарватер.

В это время "Монблан" со скоростью 4 узла (Британское адмиралтейство ограничило скорость движения судов в гавани 5 узлами) приближался к боновому заграждению с противолодочными сетями. Боны тянулись от мыса Айвез до волнолома нового морского вокзала. На сигнальной мачте вокзала был поднят знак, что проход разрешен. "Монблан" прошел между раскачивающимся на волнах буем и буксиром, тянувшим плавучую секцию бона.

Лоцман "Монблана" Фрэнсис Маккей твердо помнил, что в соответствии с "Правилами предупреждения столкновения судов в море" он должен направить судно вправо, в сторону берега

Дартмута. Через 15 минут он вывел судно в восточные ворота сетевого заграждения гавани, которое шло от острова Джордж. Видимость была отличной. Это позволило лоцману уверенно вести судно по береговым ориентирам, которые он знал как свои пять пальцев. До гавани Бедфорд остался самый легкий отрезок пути...

"Монблан" прошел на расстоянии в полкабельтова (около 90 метров) от стоявшего на фарватере английского крейсера "Хайфлайер", который прибыл в Галифакс 1 декабря. Капитан Ле Медэк первый, как этого требовал обычай, отсалютовал ему флагом: в начале войны близ Рио-де-Оро этот корабль потопил немецкий вспомогательный крейсер "Кайзер Вильгельм дер Гроссе".

Вскоре лоцман Маккей заметил пароход, выходивший из излучины пролива Это был "Имо". До встречного судна было примерно три четверти мили. Оно шло курсом, который пересекал курс "Монблана". С французского парохода в направлении двух румбов с левой скулы ясно видели правый борт норвежца. Было ясно, что он правит в сторону берега Дартмута.

- Кажется, этот дурень намеревается пересечь нам курс, - проворчал Маккей. - Какого дьявола он не идет на свою сторону фарватера, лучше дать ему гудок.

Капитан кивнул головой. "Монблан" дал один короткий гудок, означающий, что судно меняет курс вправо. В целях предосторожности Маккей хотел еще больше отвести пароход вправо и передал вниз, в машинное отделение, телеграфом команду снизить скорость до минимума. Не успел еще стихнуть звук гудка "Монблана", как "Имо", перебивая его, в нарушение всех правил, дал два коротких гудка, которые означали "Я изменяю свой курс влево". Лоцман и капитан "Монблана" были убеждены, что встречное судно возьмет вправо и приблизится к средней линии фарватера в соответствии с требованием "Правил". Теперь же на "Монблан", который был в 40 метрах от набережной Дартмута, буквально лезло встречное и к тому же более крупное судно. "Монблан" стал поворачивать вправо, а "Имо" - влево. Суда неотвратимо сближались...

У капитана Ле Медэка теперь остался один выход, чтобы избежать столкновения, - отвернуть влево и пропустить "Имо" по правому борту. Расстояние между пароходами составляло уже каких-нибудь 50 метров. Маккей схватился за шнур и дал два коротких гудка. Одновременно капитан, тут же понявший маневр лоцмана, крикнул рулевому: "Лево на борт!" Хотя машина была остановлена, судно, глубоко сидевшее в воде, продолжало двигаться по инерции и послушалось руля. "Монблан" медленно

отвернул от берега, и оба парохода оказались параллельно друг другу правыми бортами на расстоянии 15 метров. Казалось, опасность столкновения миновала.

Но тут произошло непредвиденное. Как только "Монблан" отвернул влево и стал расходиться с норвежцем правым бортом, "Имо" дал три коротких гудка, давая понять, что его машина пущена на задний ход "Монблан" сделал то же самое: дал реверс на задний ход и три коротких гудка. Оба судна стали отходить кормой вперед Но руль "Имо" оставался положенным на левый борт, что, при работающей полным задним ходом машине, отвело его нос вправо - в борт "Монблана". Пытаясь избежать удара, Ле Медэк положил руль на правый борт так, чтобы отвести нос своего судна влево. Через несколько секунд нос норвежца с силой ударил в правый борт "Монблана" в районе первого трюма. Те, кто находился на мостике "Монблана" в момент удара, от ужаса застыли на месте. Их лица были белы, глаза широко раскрыты. Несмотря на мороз, по их спинам струился холодный пот. Только экипаж "Монблана", лоцман Маккей и командование морского штаба в Галифаксе знали о той секретной партии груза, которая была на борту французского парохода.

"Мы набиты взрывчаткой"

Еще каких-нибудь 6-7 часов назад Ле Медэк и лоцман Маккей сидели в капитанской каюте, пили кофе и мирно беседовали.

- Я очень сожалею, дорогой мой лоцман, что не могу вам предложить бутылку "Мартеля". Сами понимаете, по законам военного времени спиртные напитки запрещены на наших судах

- О, не беспокойтесь, капитан, - ответил лоцман, - ерунда, у вас отличный кофе. Капитан рассказывал:

- Так вот, господин Маккей, двадцать пятого ноября, когда я привел "Монблан" в Нью-Йорк и поставил его к причалу на Ист-Ривер, американские военные власти приказали мне пропустить на судно партию плотников. День и ночь они обшивали трюмы толстыми досками. Ни одного железного гвоздя - все медные! А через час в конторе агент фирмы сказал мне: "Боюсь, капитан, что это взрывчатка, и притом очень большая партия. При нормальных условиях мы не стали бы использовать "Монблан" для перевозки такого груза, но сейчас идет война, у нас не хватает судов, и другого выхода нет". Через два дня они начали грузить. Специальная партия стивидоров работала медленно и очень осторожно. Их ботинки были обернуты материей. Мне приказали погасить топки котлов, а у команды отобрали все спички, трубки и сигареты. Курить разрешалось только на берегу. В четырех трюмах у нас находятся бочки с жидкой и сухой пикриновой кислотой.

Фрэнсис Маккей, шотландец по происхождению, проработавший лоцманом 24 года и не имевший ни одной аварии, слушал капитана с большим вниманием. Время от времени ему становилось жутко. Ни разу он еще не проводил суда с таким адским грузом.

- Твиндеки третьего и четвертого трюмов забиты бочками и железными ящиками тринитротолуола, рядом уложены ящики с пороховым хлопком... Мы уже готовы были выйти в море, когда из Франции в Нью-Йорк пришла телеграмма. В ней говорилось о дополнительной партии груза, которую во что бы то ни стало должен принять "Монблан". Впрочем, вот консамент.

Ле Медэк показал руками в сторону носа и кормы.

- Вы заметили у меня на палубах четыре ряда железных бочек - это бензол - новый супергазолин для броневиков и танков.

Слегка дрожащей рукой лоцман взял несколько листов с машинописным текстом: "2 300 тонн пикриновой кислоты, 200 тонн тринитротолуола, 35 тонн бензола, 10 тонн порохового хлопка. Порт назначения - Бордо".

- Как видите, дорогой лоцман, мы набиты взрывчаткой! Но это не все, - продолжал Ле Медэк. - Второй удар меня ждал в кабинете начальника Управления британского военно-морского флота в Нью-Йорке. Там мне сообщили, что "Монблан" не войдет в состав конвоя, комплектующегося в гавани. Им хорошо известно, что трехцилиндровая паровая машина при спокойном море может дать только 9, 5 узла, а на длительном переходе через штормовую Атлантику - в среднем не превысит 7, 5 узла. Эти господа мне объяснили, что безопасность конвоя в основном зависит от скорости его движения, и судну, загруженному взрывчаткой, чтобы не отстать от конвоя, нужно следовать со скоростью минимум 13 узлов. Перегруженный "Монблан" был бы помехой для этого конвоя. Мне приказали следовать в Галифакс, отдать якорь в гавани Бэдфорд и ждать здесь формирования другого английского конвоя. "Монблан" войдет в его состав, если опять-таки его скорость не будет конвою помехой. В противном случае придется следовать в одиночку. Как вы думаете, лоцман, они уже начали формировать второй конвой?

- Пожалуй, да, - ответил Маккей. - Сейчас в порту уже примерно сто пятьдесят судов. Из них много военных кораблей.

Ле Медэк пожелал лоцману спокойной ночи, поднялся с мягкого кресла, давая понять шотландцу, что беседа окончена. В отведенной ему каюте Маккей до утра не сомкнул глаз.

"Приказываю покинуть судно!"

Когда суда столкнулись, форштевень "Имо", развороти в борт, вошел на 3 метра в глубь трюма. От удара несколько бочек,

закрепленных на носовой палубе в четыре яруса, оказались вскрытыми. Их содержимое потекло на палубу и оттуда, сквозь зиявшую пробоину, на твиндек, где была уложена пикриновая кислота. Машина "Имо" уже почти минуту работала на задний ход, и нос норвежца со скрежетом и снопом искр от трения металла выдернулся из пробоины. Разлившийся бензол вспыхнул - бак "Монблана" охватило пламенем. Каждое мгновение мог произойти взрыв адского груза. Капитан Ле Медэк и лоцман Маккей поняли, что всем находящимся на "Монблане" и тысячам людей на берегу грозит смерть. Как предотвратить надвигающуюся с каждой секундой катастрофу?

Над баком парохода поднялся столб черного дыма высотой 100 метров. Зловещие языки пламени в утреннем рассвете то и дело меняли свой цвет: из оранжевых они становились синими и голубыми, потом снова оранжевыми, исчезая в клубах черного дыма. Гигантский костер разрастался с каждой минутой. От нагрева взрывались железные бочки с бензолом, кусочки раскаленного металла дождем осыпали палубу. Погасить пожар ручными огнетушителями, которые имелись на "Монблане", команда не смогла. Единственное место на носовой палубе для подключения пожарных рукавов к гидрантам находилось впереди первого трюма, но путь туда сразу же был отрезан огненной завесой. Нельзя было отдать и якорь...

"Открыть кингстоны! Затопить судно!" - пронеслась в голове капитана мысль. Но, хорошо зная свой старый потрепанный пароход, он тут же представил себе эти насквозь проржавевшие клапаны приема забортной воды и понял, что даже с помощью кувалды их смогут открыть только минут через пятнадцать, а на затопление двух носовых трюмов ушло бы минут сорок. Видя, что пожар не погасить, матросы и кочегары "Монблана", сбивая друг друга с ног, бросились на верхнюю палубу спардека и начали спускать на воду шлюпки.

Капитан Ле Медэк, едва сдерживая дрожь в ногах, повернулся к вахтенному штурману, чтобы дать приказ спустить шлюпки и оставить судно. В эту минуту лоцман сказал: "Немедленно дайте в машину команду "Самый полный вперед"! Маккей понимал, что это единственный шанс предотвратить или, в крайнем случае, замедлить на несколько минут катастрофу. Он рассчитывал, что при полном ходе судна вода каскадом устремится в пробитый борт и зальет взрывчатку.

Лоцман предвидел, что произойдет, если "Монблан" взорвется в этом самом узком месте пролива Те-Нарроус, разделяющем город на две части. Он надеялся, что капитан сам догадается развернуть судно в сторону открытого моря, посадить

команду в шлюпки, а "Монблан" с пущенной на полный ход машиной направить в океан, подальше от города.

Но капитан Ле Медэк сделал вид, что не слышал лоцмана. Обращаясь к штурману Жану Плотину, он отдал команду: "Приказываю покинуть судно!" Но и без его приказа обе шлюпки с сидевшей в них командой уже стояли у бортов под штормтрапами. Лоцману не оставалось ничего другого, как последовать за капитаном. Матросы с диким неистовством навалились на весла, и шлюпки устремились к берегу Дартмута.

Брошенный на произвол судьбы "Монблан" - этот исполинский брандер - с поднимавшимся в ясное голубое небо черным шлейфом дыма, подхваченный приливным течением, стал дрейфовать к пирсам Ричмонда.

На набережных города по обеим сторонам пролива собрались толпы народа. Сотни людей выглядывали из окон, с крыш домов. Ведь пароходы горят не так уж часто!

С крейсера "Хайфлайер" видели, что команда покинула горящее судно, и послали к "Монблану" вельбот Командир крейсера рассчитывал закрепить на корме парохода буксир и оттащить горевшее судно, чтобы оно не подожгло пирс. Об опасности, которую представлял "Монблан", на крейсере не знали. Но было уже поздно:

пароход носом навалился на деревянный пирс и поджег стоящий на его краю склад.

О дьявольском грузе "Монблана" в Галифаксе знали только три человека: контр-адмирал Чандарс, старший офицер штаба Виятт и старший офицер связи капитан-лейтенант Мюррей. В момент столкновения пароходов последний находился на буксире "Хилфорт". Увидя, что "Монблан" загорелся, он дал буксиру самый полный ход и направил его к ближайшему пирсу. Спрыгнув на берег, капитан-лейтенант побежал в диспетчерскую. На ходу он остановил какого-то матроса и приказал ему объявить всем вокруг, чтобы все бежали из порта. "Бегите, бегите все! Бегите прочь! Начальник сказал, что это дьявольское судно загружено взрывчаткой, оно сейчас взорвется!" - кричал матрос.

Команда вельбота с крейсера "Хайфлайер", по-прежнему ничего не зная об опасности, уже закрепила трос на корме "Монблана" и передала его конец на буксирный пароход "Стелла Марис". Еще каких-нибудь полчаса - и судьба Галифакса сложилась бы по-иному. Его жители просто услышали бы со стороны океана звук сильного взрыва.

Но все обернулось иначе: "Монблан" взорвался в тот момент, когда "Стелла Марис" выбрала втугую с его кормы буксир и начала оттаскивать в море. Часы на башне городской ратуши

показывали 9 часов б минут утра.

Ад

Большинство специалистов-пиротехников сходится во мнении, что до появления атомной бомбы взрыв который произошел 6 декабря 1917 года в Галифаксе, является самым сильным взрывом, который когда-либо знало человечество. Он обернулся для Галифакса подлинной катастрофой.

Чтобы читатель имел возможность нагляднее представить себе масштаб этого взрыва, приведем выдержку из записи в вахтенном журнале, которую сделал утром того дня капитан английского лайнера "Акадиан" Кемпбелл, когда его судно находилось в океане в 15 милях от входа в Галифакскую бухту.

"Сегодня утром, б декабря 1917 года, в 9 часов Об минут, на горизонте в стороне залива я увидел зарево, которое казалось ярче солнца. Через несколько секунд над Галифаксом взметнулся гигантский столб дыма, увенчанный яркими языками пламени. Эти языки сразу же исчезли в серо-черных клубах дыма и через несколько мгновении снова появились в небе в виде многочисленных вспышек. Над городом медленно вздымался черный гриб дыма. Потом до нас донесся звук двух, последовавших один за другим, глухих раскатов взрыва. По определению секстаном высота этого черного гриба составила более 2 миль. Он висел над городом неподвижно в течение 15 минут".

Смертельный груз "Монблана", размещенный впереди и позади средней надстройки и машинного отделения, детонировал почти мгновенно: сначала взорвались первый и второй трюмы, затем - третий и четвертый. Пароход разлетелся на сотни тысяч кусков.

Взрывная волна была направлена во все стороны. О силе этой волны можно судить хотя бы по следующим фактам. Стальной кусок шпангоута "Монблана" весом около 100 килограммов нашли в лесу в 12 милях от города. Веретено станового якоря, которое весило около полутонны, перелетело через пролив Норт-Арм и упало в лесу в 2 милях от места взрыва. Четырехдюймовую пушку, которая стояла на баке "Монблана", нашли с расплавленным наполовину стволом на дне озера Албро, расположенного в одной миле за Дартмутом.

Все каменные здания, не говоря уже о деревянных домах, стоявших по обоим берегам пролива Те-Нарроус, в Дартмуте и Ричмонде, почти полностью оказались снесенными с лица земли. На всех домах, которые находились на расстоянии 500 метров, были сорваны крыши. Телеграфные столбы переломились словно спички, сотни деревьев вывернуло с корнем, мосты обрушились,

рухнули водонапорные башни, заводские кирпичные трубы.

Особенно пострадала северная часть Галифакса - Ричмонд - район города, расположенный на склоне холма Там рухнуло здание протестантского приюта сирот, похоронив заживо под каменными обломками своих и без того несчастных обитателей Было разрушено три школы: из 500 учеников живых осталось только 11. Больше всего жертв отмечалось в местах скопления людей - на заводах, фабриках и в конторах.

Например, почти никто не уцелел на текстильной фабрике, а в цехе литейного завода, что стоял недалеко от пирса № б, из 75 человек спаслось, получив тяжелые ранения, всего 6. Погибло несколько сот рабочих, собравшихся на крыше сахарного завода "Акадиа", чтобы посмотреть пожар "Монблана".

Огромное число жертв в Галифаксе объяснялось тем, что, когда загорелся пароход, люди хотели посмотреть на это зрелище - они стали собираться на набережных, на крышах, холмах. Те, кто был в это время дома, смотрели на пролив из окон. Горевший пароход привлек массу людей.

Кроме крупных зданий - заводов, фабрик, церквей, складов, взрыв полностью разрушил 1 600 и сильно повредил 12 тысяч жилых домов. Едва ли можно было найти тогда в городе целое оконное стекло. От действия взрывной волны вылетели окна даже в городе Труро, расположенном в 30 милях от Галифакса.

В течение нескольких минут после взрыва оба берега пролива Те-Нарроус были окутаны черным дымом и пылью. На город падали не только куски разорвавшегося парохода, но и огромные обломки скал со дна пролива, камни и кирпичи домов. Из стоявших в гавани судов погибла дюжина крупных транспортов, а десятки пароходов и военных кораблей получили очень сильные повреждения. Ошвартованный у пирса № 8 большой новый пароход "Курака" оказался полузатопленным и выброшенным на другой берег пролива Из 45 членов его экипажа в живых осталось только 8. Стоявший под его прикрытием по отношению к "Монблану" транспорт "Калони" остался без спардека, трубы и мачт На крейсере "Хайфлайер" взрывной волной разворотило бронированный борт, снесло рубки, трубы, мачты и все баркасы Более 20 человек из команды крейсера были убиты и более 100 человек ранены. Крейсер "Найоб" водоизмещением 11 тысяч регистровых тонн выбросило на берег словно щепку. Стоявший в сухом доке норвежский пароход "Ховланд" был почти полностью разрушен.

Когда взрывная волна утратила свою силу, в проливе Те-Нарроус образовалась придонная волна высотой около 5 метров. Она сорвала с якорей и бочек десятки судов. Ею был подхвачен и

"Имо". С частично снесенным спардеком, без трубы и с погнутыми мачтами, он был выброшен на берег. На нем погибли капитан Фром, лоцман Хэйс и пятеро матросов.

Берега Ричмонда и Дартмута на протяжении мили были завалены буксирами, баржами, шхунами, катерами и лодками. По воде плавали трупы людей и лошадей. На загроможденные обломками улицы города упала искрящаяся паутина проводов. Из-за развалившихся угольных печей и плит повсюду начались пожары.

Произошла удивительная вещь - в округе в радиусе 60 миль в церквах от взрывной волны зазвонили колокола. Их звон был воспринят как панихида по погибшему городу.

Жители не понимали, что произошло. По городу прошел слух, что взрыв был результатом действий немецких диверсантов, высадившихся у Галифакса с подводных лодок. Поговаривали о налете вражеских дирижаблей.

По официальным данным канадской и американской печати, в городе было убито 1 963 человека, более 2 тысяч пропало без вести, раненых около 9 тысяч человек, 500 лишилось зрения от разлетевшихся в окнах стекол, 25 тысяч осталось без крова. Фактически число жертв было значительно больше. Одна канадская газета того времени сообщает: "Только фирма галифакского гробовщика Мак-Гилливрея изготовила 3 200 могильных надгробных надписей за три дня". С рассветом 7 декабря над Галифаксом ударили морозы и начался снежный буран, а через сутки со стороны Атлантики на город налетел шторм, один из самых сильных за последние 20 лет.

Спасение раненых и заваленных обломками рухнувших зданий началось почти сразу же после взрыва. Командование флотом выделило несколько особых отрядов для проведения спасательных работ. Уцелевшие здания были превращены во временные госпитали и морги.

Снежный буран затруднял работу спасательных партий, развалины занесло снегом, поэтому вытащить из-под обломков удалось не всех. Пожары бушевали в городе несколько дней. Первые дни отмечались случаи грабежей и мародерства, злодеи обыскивали и грабили трупы, забирались в брошенные лавки и склады. Был нарушен "сухой закон".

Снежный буран сменился через несколько дней оттепелью с дождем. Люди утопали по колено в грязи немощеных улиц города.

Когда мир узнал о катастрофе, в Галифакс направили помощь: из Бостона прибыл специальный железнодорожный состав с медикаментами и продуктами, потом еще один состав,

оборудованный под госпиталь, с ним приехали 30 врачей - хирургов, окулистов и 100 сестер милосердия. Из Нью-Йорка доставили 10 тысяч теплых

одеял, медикаменты, продукты. Потом в Галифакс стали прибывать пароходы с одеждой, стройматериалами, цементом, гвоздями.

Во многих странах мира проводился сбор пожертвований в пользу жителей разрушенного города. В итоге Галифакс получил 30 миллионов долларов. Но, для того чтобы полностью залечить свои тяжелые раны, городу потребовалось несколько лет.

Суд

Еще не успели затушить все пожары и еще не были извлечены из-под обломков зданий все трупы, как население Галифакса потребовало у губернатора выдать им виновников катастрофы.

13 декабря 1917 года в уцелевшем здании городского суда началось расследование причин катастрофы. Председателем судебной комиссии назначили Артура Драйздейла - верховного судью Канады.

В комиссию вошли представители Британского адмиралтейства, капитаны кораблей, известные в городе инженеры и юристы.

Прежде всего суду было ясно, что первоначальной причиной катастрофы явилось столкновение пароходов в проливе Те-Нарроус. Допросили капитана взорвавшегося парохода. Напомним, что команда "Монблана" высадилась в одной миле от горевшего судна на побережье Дартмута и залегла в лесу, и, таким образом, весь экипаж "Монблана" спасся, кроме одного матроса, который в момент взрыва получил смертельное ранение осколком в спину.

При допросе капитан Ле Медэк детально охарактеризовал погрузку взрывчатки в Нью-Йорке, объяснил причины прибытия в Галифакс и рассказал об инструкциях, которые он получил накануне перед входом в бухту. Он доложил суду, какие он давал гудки и какие делал маневры, потом рассказал, при каких обстоятельствах суда столкнулись (все это было изложено выше).

С норвежской стороны показания давал старший штурман (капитан и лоцман "Имо" были убиты при взрыве). Согласно норвежской версии, "Имо" входил в пролив со скоростью не более 5 узлов и отошел влево от оси фарватера, чтобы разойтись с американским грузовым пароходом, который шел им навстречу. Норвежские моряки заявили, что "Монблан" сам подставил свой борт под форштевень "Имо".

На второй день допроса капитан Ле Медэк повторил свои показания, а лоцман Маккей под присягой полностью подтвердил

все, что заявил Ле Медэк.

После того как лоцман закончил рассказ о столкновении, Ле Медэку задали вопрос "Что произошло потом?" Капитан ответил "Когда я увидел пламя и дым, я посчитал, что судно взлетит на воздух немедленно. Невозможно было что-либо предпринять, чтобы погасить пожар, и, чтобы зря не рисковать жизнью сорока человек, я отдал команду покинуть судно"

У Ле Медэка не было почти никаких шансов выиграть дело по той причине, что он был капитаном французского судна, а в то время в Канаде очень не любили французов. Это объяснялось одним политическим конфликтом в самом начале войны Многие канадские французы, особенно из провинции Квебек, не хотели воевать на стороне Англии В провинции Квебек по этому поводу возникали волнения. Слова "французский канадец" в те дни звучали как "изменник".

Для жителей Галифакса было более чем достаточно, что судно, погубившее их город, несло трехцветный французский флаг.

Защитник "Имо" шел на всяческие ухищрения, чтобы сбить с толку французов, доказать их вину и отстоять норвежцев.

Французского капитана пытались запутать в его же показаниях о сигналах, которые давал "Монблан". Но Ле Медэк оставался спокойным. Газета "Галифакс геральд" отмечала: ". на все вопросы судей он давал прямые ответы, его глаза все время смотрели в глаза спрашивающего"

- Ваше судно несло на мачте красный флаг или какой-то другой сигнал, обозначавший, что оно имеет на борту взрывоопасный груз?

- Нет, сэр.

- Почему нет7

- Потому что красный флаг согласно "Международным правилам" означает, что на судно грузят взрывчатку и что оно находится в процессе погрузки или выгрузки опасного груза. Нигде в "Правилах" не сказано, что флаг должен быть поднят, когда судно на ходу, и я полагал тогда, что особенно во время войны было бы предпочтительным, чтобы никто не знал о моем грузе.

Версия норвежцев сводилась к следующему. Прежде чем "Имо" мог вернуться на свою сторону фарватера, впереди показался буксир "Стелла Марис" с баржами. Он резал им нос, и поэтому они продолжили движение близ берега Дартмута Когда "Имо" дал один короткий гудок, "Монблан" вовсе не находился близ берега Дартмута, а был на оси фарватера и резал нос "Имо", который, находясь на траверзе "Стелла Марис" против пирса № 9,

дал три гудка и пустил машину на задний ход.

В это время расстояние между судами составляло от половины до трех четвертей мили С машиной, работающей на задний ход, "Имо" носом повернул вправо, в сторону Галифакса, и с этого времени до столкновения его нос даже не поворачивался в сторону Дартмута.

Перед столкновением норвежское судно не двигалось. Потом последовал один гудок "Монблана" "Имо" ответил одним гудком, так как его нос валился вправо.

К этому моменту "Монблан" вылез на середину фарватера, но тем не менее суда все же могли разойтись левыми бортами.

Потом французское судно дало два гудка и повалилось влево, подставив свой борт под форштевень "Имо", который немедля дал три гудка и среверсировал машину, но было уже поздно.

Суд проходил в обстановке шпиономании. В каждом действии и маневре французских и норвежских моряков судьи усматривали злой умысел. Лоцмана Маккея пытались чуть ли не силой заставить отречься от показаний. Была сделана попытка уличить его в пьянстве. Но местный шериф отрицал это, а председатель лоцманской ассоциации Канады заявил, что Фрэнсис Маккей является одним из лучших лоцманов ассоциации.

По поводу красного флага на мачте "Монблана" мнения судей разошлись. Большинство считало, что в условиях военного времени этот флаг на судне был бы равносилен самоубийству.

Через несколько дней следствия выяснилось, что "Имо" вообще не имел официального разрешения на выход в море. Капитан судна мог получить его только у капитана третьего ранга Фредерика Виятта, который отвечал за движение судов на внутреннем рейде И вообще Виятт считал, что никакой опасности столкновения судов в проливе Те-Нарроус никогда не отмечалось. На суде он обосновывал свое мнение тем фактом, что в этом проливе неоднократно расходились лайнеры "Олимпик" и "Мавритания".

4 февраля 1918 года верховный судья Канады Драйз-дейл объявил решение суда. В тринадцати довольно пространных пунктах обвинения вся вина была свалена на капитана "Монблана" и его лоцмана. В постановлении говорилось, что они нарушили "Правила предупреждения столкновения судов в море". Суд требовал уголовного наказания лоцмана, рекомендовал французским властям лишить капитана Ле Медэка судоводительских прав и судить его по законам его страны. Ле Медэк, Маккей и капитан третьего ранга Виятт, которого обвинили в том, что он поздно предупредил жителей города о возможном взрыве, были арестованы.

Удивительно, что никому из судей не пришла в голову мысль обвинить в галифакской катастрофе Британское адмиралтейство, которое фактически приказало судну, набитому взрывчаткой, войти в пролив, проходящий через город, и стать на якорь в бухте Бедфорд, где оно должно было ждать формирования конвоя. Бросается в глаза парадоксальный факт: судно, уже принявшее груз (огромную партию взрывчатых веществ), заставили следовать в залив, забитый судами. Почему-то никому не пришло в голову отдать приказ ожидать конвоя на внешнем рейде Галифакса под охраной канонерских лодок. Если бы даже "Монблан" получил в борт торпеду немецкой подводной лодки, то город не пострадал бы. Однако об этом на суде не было сказано ни слова.

В марте 1918 года дело снова слушалось в Верховном суде Канады. Синдикат капитанов дальнего плавания Франции подал прошение морскому министру страны о защите капитана Ле Медэка. Через год он и лоцман Маккей были освобождены и обоим вернули судоводительские права.

Международный суд, разбиравший иски двух судоходных компаний, решил, что в столкновении виновны оба судна в равной степени.

В начале 1918 года злополучный пароход "Имо" был снят с мели и отбуксирован в Нью-Йорк на ремонт. Потом его переименовали в "Гивернорен". В 1921 году, во время рейса из Норвегии в Антарктику он наскочил на камни и погиб.

Капитан Ле Медэк служил в фирме "Компани женераль трансатлантик" до 1922 года. В 1931 году французское правительство, подчеркивая невиновность своего флага в столкновении "Монблана" и "Имо", в связи с уходом на пенсию наградило бывшего капитана парохода, погубившего город, орденом Почетного легиона.

СЕМЬ ДЮЙМОВ

Во время первой мировой войны "Вестрис" совершал рейсы из Америки во Францию, куда он доставлял боеприпасы. Однажды он был настигнут германским рейдером "Карлсруэ", но, развив ход до 15, 5 узла, в тумане скрылся от противника. С тех пор "Вестрис" называли счастливым пароходом.

"Вестрис" - один из лайнеров серии "V" английской судоходной фирмы "Лампорт энд Холл" - был построен в 1912 году в Белфасте на верфи "Уоркман и Кларк". Это было двухвинтовое грузо-пассажирское судно с хорошо развитой надстройкой и вместительными трюмами. Его валовая вместимость составляла 12 тысяч регистровых тонн. От других судов своего класса, например, таких, как "Вольтер" и "Вандайк", "Вестрис" отличался хорошими обводами и особой элегантностью.

Несмотря на то что на корме "Вестриса" портом приписки значился Ливерпуль, фактически он базировался на Нью-Йорк, так как судовладельцы передали его по контракту американской фирме "Сандерсон и К°". Таким образом, судно курсировало по маршруту Нью-Йорк - Буэнос-Айрес, заходя на остров Барбадос, в Рио-де-Жанейро, Сантос и Монтевидео.

9 ноября 1928 года капитан "Вестриса" Вильям Карей получил предписание закончить на следующий день погрузку и в 15 часов 45 минут освободить причал № 14 в Хобокене (Нью-Йорк). Для капитана Карея этот рейс на "Вестрисе" предполагался быть последним: судовладельцы назначили его командовать лайнером "Вольтер".

В 14 часов 10 ноября трюмы парохода были задраены. И наконец "Вестрис" вышел в море со 128 пассажирами и экипажем в 197 человек.

Через двое суток в Атлантике, в точке координат 37 градусов 35 минут северной широты и 71 градус 08 минут западной долготы, "Вестрис" затонул...

Это случилось в одном из оживленных районов судоходства, и хотя в спасении парохода принимали участие десятки судов и береговых радиостанций, люди оказались бессильны перед стихией.

Подробности катастрофы, став на другой же день достоянием прессы, получили мировую огласку. Из 37 женщин и 12 детей, находившихся на борту лайнера, не спасся ни один ребенок и в живых осталось только 8 женщин. Этот печальный факт поначалу вызвал в печати резкие выступления в адрес английских моряков Еще бы! Из числа пассажиров судна спаслось 47 процентов, а из

числа экипажа - 78 процентов.

Казалось странным, что современный большой лайнер, еще нестарый, имевший высший класс "Регистра Ллойда" и свидетельство на эксплуатацию, выданное правительством США, затонул во время шторма, который легко выдержали десятки находившихся в том же районе судов. В Англии и США было назначено официальное расследование. Чтобы выяснить причины этой катастрофы, суду потребовалось провести 40 заседаний.

Во время следствия, которое проводилось в США, один американский морской эксперт, анализируя действия капитана "Вестриса", заявил, что они представляют собой "сочетание предельной глупости с вопиющей безграмотностью".

Капитан Карей погиб вместе со своим судном, и фактически всю вину судьи как в Англии, так и в США свалили на него. Из материалов этого следствия очевидно, что Карей допустил ряд ошибок в управлении судном перед его гибелью. Но один ли капитан был так виновен в этой катастрофе? Чтобы понять истину, попробуем восстановить картину кораблекрушения

10 ноября, в день отхода, грузовые и угольные люки на "Вестрисе" задраили за 15 минут до того, как были отданы швартовы. Помимо пассажиров, судно приняло на борт около б тысяч тонн генерального груза несколько грузовиков в деревянных клетях, консервы, медикаменты, обувь и другие промышленные товары. Из грузового плана "Вестриса" в его роковом рейсе видно, что вместо 2 769 тонн угля на судно погрузили 3 019 тонн. Причем 80 тонн было погружено в верхние угольные ямы вместо нижних. Лишний вес угля уменьшил высоту надводного борта судна на семь дюймов (17, 8 сантиметра). В то время в США не существовало какого-либо закона о перегрузке судов, и судоходная инспекция нью-йоркского порта беспрепятственно выпустила пароход в плавание.

Известно, что при выходе из порта "Вестрис" имел крен 5 градусов на правый борт. Анализ гидрометеорологических факторов свидетельствует, что курс "Вестриса" на остров Барбадос проходил через район пониженного давления. Через день плавания погода ухудшилась, а 12 ноября в 2 часа ночи вахтенный штурман вынужден был позвать на мостик капитана и доложить ему, что ветер от норд-оста усиливается, что судно плохо слушается руля и крен на правый борт увеличился до 8 градусов.

В тот день утром подносчики угля жаловались, что вода поступает в угольную яму на шельтердечной палубе по правому борту и что при работе у них промокают сапоги. Едва успели устранить течь в указанных местах, как капитану доложили о

сильном поступлении воды через полупортик правого борта. В воскресенье в 14 часов 30 минут судовой плотник доложил старпому, что он не в состоянии устранить эту течь и что вода продолжает поступать. Она проникла в нижние бункера и смочила уголь. Пущенные в ход отливные насосы работали слабо. они были засорены мелким углем.

В воскресенье после полудня ветер и волнение увеличились. Волны ударяли в левую кормовую раковину, из-за чего судно сильно рыскало. Капитан Карей, решив переждать шторм, время от времени давал ход правой паровой машине, держа руль положенным на левый борт, чтобы приводить к ветру. Но, несмотря на это, судно дрейфовало под ветер Казалось странным, почему капитан, зная о крене на правый борт, не повернул через фордевинд и не поставил судно к ветру правой раковиной. Этот маневр дал бы "Вестрису" определенное преимущество намокший уголь в правых бункерах оказался бы на наветренном борту, а свободная поверхность жидкости переместилась бы на левый борт. Видимо, капитан Карей был уверен в том, что легко сможет устранить крен, откатав балласт из цистерн правого борта.

Поступавшая в судно вода находила себе дорогу в те места, которые не посещались ни командой, ни пассажирами, и сколько ее скопилось в нижних помещениях судна, никто толком не знал.

"Вестрис" был типичным шельтердечным судном, и его палуба, расположенная ниже шельтердека, считалась открытой штормовой палубой. По всем правилам того времени, она должна была быть водонепроницаемой, то есть все имевшиеся на ней люки и угольные порты должны были быть задраены до выхода судна в море. Но этого сделано не было. На суде старший помощник капитана "Вестриса" признался, что люк в поперечном проходе и люк угольного правого бункера на шельтердечной палубе он пытался задраить во время шторма в воскресенье 11 ноября, но не нашел ни лючин, ни брезента. Он приказал плотнику и боцману сделать необходимые лючины и достать из подшкиперской брезент. Из показаний, данных очевидцами на суде, выяснилось, что люк в поперечном проходе на шельтердеке оставался открытым до 17 часов, а люк угольного бункера - до 20 часов воскресенья.

Один из пассажиров "Вестриса" - некий Томас Мэн, американец из штата Вайоминг, инженер-строитель по профессии, - представил суду свой дневник, который вел во время плавания. Вот как он описывал события, происходившие на терпящем бедствие пароходе:

"В воскресенье вечером судно начало раскачиваться, как бутылка, брошенная в море, и с каждым часом все больше

крениться на правый борт. Пассажиры стали нервничать. Все стулья и столы, привинченные к палубе и салоне по левому борту, были сорваны со своих мест".

"Вестрис" продолжал дрейфовать под ветер, время от времени подрабатывая одной машиной. Капитан Карей ничего не предпринимал, чтобы уменьшить крен и прекратить поступление воды через полупортик правого борта. Видимо, он не знал, что насосы были засорены углем и не могли откачивать воду быстрее, чем она поступала.

Вечером 11 ноября дежурный оператор Рэй Мэйерс на американской военно-морской радиопеленгаторной станции в Бэтани-Бич определил по своей карте, что с полудня пеленг одного из наблюдаемых им судов не изменился. Он знал из графика движения лайнеров, что это был "Вестрис". Оператор понял: раз судно во время шторма почти не движется, с ним что-то случилось. Сдавая смену, Мэйерс наказал заступившему на вахту оператору внимательно наблюдать за радиопеленгом "Вестриса".

В 19 часов 30 минут воскресенья из-за сильной бортовой качки в носовом трюме "Вестриса" сорвало с места три клети с грузовиками (общим весом 15 тонн). Клети, раскатившись по настилу трюма, с силой ударили в поперечную переборку и правый борт. При этом пароход получил еще больший крен и уже больше на волне не выравнивался.

В 23 часа вахтенный механик доложил капитану, что переборка машинно-котельного отделения пропускает воду, которая в бункере бьет фонтаном и уровень ее уже

подошел почти к топкам котлов правого борта, что вода уже выступила из-под настила второго дна и, смешавшись с машинным маслом и мелким углем, сильно мешает работе машинной команды.

Теперь крен судна превышал 20 градусов и вода врывалась на палубу через бортовые шпигаты, которые никто не догадался закрыть. Остойчивость судна уменьшалась с каждой минутой. Но по-прежнему капитан Карей не предпринимал каких-либо решительных мер, чтобы спасти судно. Он начал действовать лишь в 5 часов утра понедельника. Отданная им команда была чревата роковыми последствиями: он приказал механикам откачать водяной балласт из трех цистерн правого борта. Грубейшая ошибка! Карей рассчитывал, что это "поднимет" из воды накренившийся правый борт парохода, забыв о том, что "Вестрис" считался "плавным судном", имевшим небольшую метацентрическую высоту. Откачивая балласт из нижних цистерн, он уменьшал крен и вместе с тем сильно уменьшал остойчивость

судна. Он так и не догадался использовать для устранения крена вес намокшего в правых бункерах угля, поставить пароход правой раковиной к ветру.

В 5 часов 30 минут радист "Вестриса" принял сообщение от парохода "Вольтер". Последний запрашивал, имеет ли что-нибудь капитан Карей сообщить компании в Нью-Йорк. К изумлению офицеров "Вестриса", радист, по приказанию капитана, передал. "Для сообщения в компанию ничего не имею".

Уже через час крен судна, несмотря на пустые балластные цистерны правого борта, снова начал увеличиваться. Уже все лацпорты и иллюминаторы пассажирских кают второго класса по правому борту оказались под водой. Конечно, их задраили, но они не были герметичны.

Офицеры "Вестриса", поняв, что судно обречено на гибель, ждали, когда Карей прикажет дать в эфир S0S. Но капитан все медлил.

Судно продолжало крениться и оседать в воду. Крен достиг 26 градусов, и уже трудно было сохранять равновесие при ходьбе по палубе.

Ночь на понедельник пассажиры провели без сна. Они сосредоточились в салонах и испуганно смотрели, как по линолеуму перемещается сорванная с мест мебель, с треском ударяясь о стенки.

В понедельник 12 ноября, в 8 часов 30 минут, Рэй Мэйерс снова заступил на вахту радиопеленгаторной станции в Бэтани-Бич. Увидя, что за ночь координаты "Вестриса" почти не изменились, он запросил Карея по радио: "Требуется ли вам помощь?" С "Вестриса" последовал ответ: "Пока нет". Но, почувствовав недоброе, Мэйерс связался по радио со спасательной станцией береговой охраны на мысе Мэй и попросил направить к "Вестрису" катер. Спасательному катеру, чтобы дойти до "Вестриса", который терпел бедствие в 240 милях к востоку от Норфолка, требовался почти день хода на полной скорости. Тогда как в 40 милях от него находился небольшой грузовой пароход "Монтосо", следовавший из Пуэрто-Рико в Бостон. Но это стало известно уже после катастрофы, беда в том, что на "Монтосо" не было радиостанции.

Лишь в 8 часов 37 минут капитан Карей решил обратиться к помощи радиосвязи. Но и сейчас он еще не послал S0S! Это был просто сигнал срочного вызова станции CQ (мол, ждите, может, передам и SOS). Только в 9 часов 56 минут радист "Вестриса" 0'Лахлин, по указанию капитана, послал в эфир SOS: "Пароходу "Вестрис" Лампорт энд Холл Лайн, HWNK, широта 37°35' северная, долгота 7°08' западная, нужна немедленная помощь".

На призыв "Вестриса" о помощи откликнулись 58 судов и несколько береговых станций. Ближе всех к терпящему бедствие пароходу в радиусе 200 миль оказались лайнер фирмы "Гамбург-Америка линие" "Берлин" (позже "Адмирал Нахимов"), американские линкор "Вайоминг", стоявший на якоре на Хэмтонском рейде, пароходы "Американ Шиппер", "Креол", "Санта-Барбара", японский сухогруз "Окато-Мару" и французский танкер "Мириам".

Релейная радиостанция в Такертоне, на побережье штата Нью-Джерси, приняв от "Вестриса" сигнал бедствия, перетранслировала его.

В 10 часов 40 минут Карей получил радиограмму от владельцев судна: "Немедленно радируйте, что случилось". С "Вестриса" последовал ответ: "Со вчерашнего полудня дрейфую в шторм под ветер. За ночь крен достиг 32 градусов. Палуба правого борта в воде, судно лежит почти набоку, куда-либо следовать невозможно, волнение от умеренного до сильного".

Капитан Карей приказал пассажирам первого и второго класса собраться на шлюпочной палубе, а пассажирам третьего класса - подняться на прогулочную палубу. Всем пассажирам раздали спасательные нагрудники. На "Вестрисе" имелось 14 шлюпок, которые могли вместить 800 человек. Но, во-первых, спуск шлюпок на воду при волнении и образовавшемся крене был далеко не безопасен. И, во-вторых, попасть в шлюпки правого борта с прогулочной палубы пассажиры практически не могли: они висели на талях на расстоянии нескольких метров от борта. Карей приказал посадить в шлюпки левого наветренного борта всех женщин и детей, но не спускать их на воду до его распоряжения. Капитан надеялся, что помощь прибудет до того, как судно затонет.

Шлюпки под номерами 4, 6, 8, 10 с женщинами и детьми висели, раскачиваясь на талях, в 3-5 метрах от воды. В момент спуска на воду шлюпки № 8 набежавшей волной ее с силой ударило о борт парохода. В дневнике Томаса Мэна этот факт отражен: "В 6 часов утра в понедельник море неожиданно стихло, и мне показалось, что судно снова выпрямилось. Но к 10 часам крен опять увеличился, потом капитан приказал спустить на воду шлюпки. Я был в шлюпке № 8, и, когда ее спускали на воду, она ударилась о борт "Вестриса" и почти все из нее вывалились в воду".

Те, кто находился в других шлюпках левого борта и на палубах парохода, стали свидетелями ужасного зрелища. С воды слышались душераздирающие крики женщин и плач младенцев.

С палубы в воду прыгнули кочегары Моррис, Бартони и

Боксхилл. Жители острова Барбадос, они, как и большинство членов команды "Вестриса", были отличные пловцы. Им удалось перевернуть опрокинутую шлюпку, поставить ее на киль и спасти несколько человек (в том числе Томаса Мэна). Но большинство людей из шлюпки № 8 исчезли в волнах у борта парохода. Сама шлюпка, корпус которой был разбит ударом о борт, наполнилась водой и удерживалась талями у борта "Вестриса".

Второй по счету спускали шлюпку № 6, в которой находились женщины, дети и шестеро матросов. Но когда она уже коснулась воды и оставалось только отдать тали, на нее вдруг свалилась сорвавшаяся станина шлюпбалки весом полторы тонны... Почти все в этой шлюпке были раздавлены или утонули.

Капитан Карей приказал прекратить спуск шлюпок с наветренного левого борта. С оставшимися шлюпками левого борта дело обстояло следующим образом. Шлюпку № 2 (одну из четырех, укрепленных на корме судна) не удалось сдвинуть с кильблоков, и она пошла на дно вместе с пароходом, как и шлюпка № 4 - ее патентованный гак не смогли отсоединить от рыма шлюпки.

Шлюпка № 14 сама съехала по наклонной палубе в воду с правого борта, когда крен стал более 45 градусов.

Положение "Вестриса" было критическим, волны уже плескались на его палубе с правого борта. В машинное отделение были посланы все стюарды, чтобы ведрами откачивать воду. Топки котлов левого борта также пришлось погасить: мог произойти взрыв.

Радиостанция перешла на питание от аккумуляторов. Старший радист О'Лахлин держал связь с судами, которые шли на помощь. Сейчас ближе всех к гибнущему судну был грузовой пароход "Американ Шиппер". Лайнер "Берлин" в это время находился дальше от "Вестриса", но, подняв давление пара до максимального, шел полным ходом, несмотря на волнение. Пароход "Санта-Барбара" сообщал в 10 часов 20 минут, что сможет прибыть на помощь через 9 часов - он находился в 200 милях от "Вестриса".

Из Лакенхарета (штат Нью-Джерси) в воздух поднялся дирижабль "Лос-Анджелес" и тоже взял курс на место, где тонул "Вестрис". Радиостанция военно-морской базы в Бруклине сообщила капитану Карею, что на помощь к нему из Норфолка полным ходом идет эсминец "Дэвис". Адмирал Тэйлор с линкора "Вайоминг" передавал "Мы подойдем к 21 часу".

В понедельник 12 ноября, утром, радиостанция "Вестриса" передала следующие сообщения.

11. 04. Пароходу "Креол": "Держите со мной связь. В любой

момент может начаться посадка в шлюпки".

11. 40. Всем судам: "Чертовски трудно работать при таком крене. Сейчас садимся в шлюпки".

12. 30. Всем судам: "Скоро вынуждены будем оставить судно".

13. 07. "Вайомингу": "Ждать больше не можем. Покидаем судно".

13. 22. Всем судам: "Сейчас садимся в шлюпки".

Крен продолжал увеличиваться. Всем находившимся на "Вестрисе" было ясно, что пароход каждую минуту может опрокинуться на борт. С подветренной стороны на воду спустили шлюпки под номерами 1, 3, 5, 7 и 11. Они благополучно отошли от борта.

Шлюпка № 9 во время спуска из-за неисправных блоков талей вошла в воду одним концом, и почти все, кто в ней был, упали в воду. Шлюпку залило водой, и вскоре она перевернулась.

На борту парохода оставалось около 100 человек.

В 13 часов 25 минут 0'Лахлин послал в эфир последнее сообщение: "Мы оставляем судно. Мы садимся в шлюпки".

Когда в воду с кормы парохода сорвалась, проехав по палубе на другой борт, шлюпка № 14, командование ею принял матрос-рулевой Лионель Лийкорши - негр с Барбадоса. Он несколько раз прыгал в воду и втащил в шлюпку 21 человека.

В 13 часов 45 минут "Вестрис" окончательно лег на правый борт.

На "Вестрисе" не было особой паники, команда беспрекословно подчинялась капитану и его помощникам. Капитан Карей не терял выдержки и самообладания до последней минуты своей жизни. Когда старший стюард "Вестриса" Альфред Дункан доложил Карею, что все уже покинули тонущее судно и на борту, кроме их двоих, никого не осталось, капитан приказал ему прыгать в воду. Старший стюард напомнил Карею о нагруднике, но тот отказался надеть его. В этот момент судно опрокидывалось на борт. "Я потом прыгнул в воду, - сообщал суду Дункан, - и полагаю, что он прыгнул после меня, но больше я его не видел. Последнее, что я слышал от него, - это "Боже мой! Боже мой, я в этом не повинен!". Судно легло на борт, продержалось так с минуту и медленно погрузилось в воду.

Среди прыгнувших за борт было несколько пассажиров: японский военный атташе в Бразилии майор Иноюйи, американские автогонщики из Лос-Анджелеса Баттен и Девон, который прыгнул в воду с женой. За ними последовала их шотландская овчарка. Они нашли спасение в шлюпке № 13, которая всплыла после того, как пароход исчез под водой. Помощник боцмана Арчибальд Баннистер с неграми-матросами

сумели перевернуть эту шлюпку и спасти еще несколько человек. Позже морской суд в Лондоне отметил превосходное поведение и самоотверженность экипажа "Вестриса" и особенно матросов-негров. Во вторник 13 ноября, в 3 часа 15 минут, к месту разыгравшейся трагедии подошел пароход "Американ Шиппер". Его радиостанция передала в эфир сообщение: "В 3. 15 заметил красные фальшфейеры. Широта 37°19', долгота 70°38' западная". К рассвету это судно подняло на борт шлюпки NO 1, 3, 5, 10 и 14. Около 5 часов утра в указанное место прибыл французский танкер "Мириам". Он спас шлюпки № 7 и 11.

Позже в спасении принял участие лайнер "Берлин". Он не мог поднять шлюпку "Вестриса", потому что в ней был вырван один подъемный рым. Из-за усилившегося волнения невозможно было и спустить свою шлюпку. Людей пришлось спасать с воды. Тут произошло еще одно трагическое стечение обстоятельств на людей в воде напали акулы Погибло несколько человек Позже на борту лайнера от потери крови умер японский майор Иноюйи (акула откусила ему руку).

В б часов утра спущенный с линкора "Вайоминг" вельбот спас с воды 9 человек, которые держались за обломки корабля. Позже "Берлин" поднял на борт американца из Чикаго Карла Шмидта, который провел в воде без нагрудника 22 часа.

Когда подсчитали число спасенных с "Вестриса", выяснилось, что катастрофа унесла 159 человеческих жизней.

Официальное расследование. причин катастрофы началось 22 апреля 1929 года. Оно проводилось в здании Королевского общества инженеров-строителей в Лондоне под председательством комиссара морских аварий Батлера Колла Эспинала. Ему помогали 5 экспертов по вопросам судостроения и мореплавания. Следственную комиссию интересовали в этом деле даже самые незначительные на первый взгляд детали и подробности. Например, в судебных протоколах фигурировала такая цифра, как 237 249 фунтов 15 шиллингов и 2 пенса - стоимость постройки лайнера в 1912 году. Кроме того, выяснились некоторые обстоятельства, предшествовавшие гибели судна. Однако, прежде чем перейти к ним, заметим.

Первое Известно, что "Вестрис", завершив 31 октября 1928 года предыдущий рейс из Южной Америки, по требованию инспектора "Регистра Ллойда" был поставлен в Нью-Йорке в сухой док для проверки состояния подводной части корпуса Суд констатировал, что лондонский инспектор, обследовав "Вестрис", нашел его корпус, системы, устройство и все оборудование в хорошем мореходном состоянии.

Однако, уходя в плавание, "Вестрис" совершил грубое

нарушение закона о грузовой марке, принятой в Англии.

И в первом пункте перечня причин гибели "Вестриса", объявленного 31 июля 1929 года Королевским юридическим судом Великобритании, черным по белому написано "Перегрузка судна выше его грузовой марки на семь дюймов" Оказалось, что "Вестрис" не первый раз покидал Нью-Йорк с осадкой больше расчетной.

Второе Судьи недоумевали, почему капитан Карей, зная уже в 4 часа утра воскресенья, что его судно обречено на гибель, не послал в эфир SOS Ведь если бы.сигнал бедствия был передан хотя бы на рассвете того злополучного дня, такого количества жертв можно было бы избежать.

По традиции передача сигнала SOS в эфир - это исключительное право капитана Карей не был новичком в морском деле. Достаточно сказать, что из своих 59 лет 36 он провел в море, став на капитанский мостик в 34 года. Почему он своевременно не послал призыв о помощи, теперь уже никто, конечно, не узнает. Может быть, он, уверенный в хороших мореходных качествах "Вестриса", надеялся обойтись без посторонней помощи, а может, следовал букве секретной инструкции фирмы "Лампорт энд Холл", выдержка из которой гласит. "В случае бедствия, если таковое постигнет одно из судов компании в море, его капитан должен прежде всего четко оценить степень фактического риска, которому будет подвержена жизнь вверенных его командованию людей, и потом уже решать, оправдан ли будет такой риск, если без посторонней помощи судно будет искать убежище в ближайшем порту. И если капитан сумеет таким образом добиться успеха, то его действия в этом случае будут засчитаны ему в похвалу как капитану".

Таков был наказ фирмы "Лампорт энд Холл" ее капитанам. И лайнеры серии "V" давали SOS лишь в самые критические моменты И Карей не стал искать убежища в ближайшем порту. Более того, он даже не послал закодированной радиограммы на проходивший мимо "Вольтер", который принадлежал той же фирме.

Следующей грубейшей ошибкой капитана Карея, как отметил суд, явилось решение посадить всех женщин и детей в шлюпки левого (наветренного) борта Факты говорили сами за себя из всех шлюпок левого борта благополучно была спущена всего лишь одна (шлюпка № 14 сорвалась в воду сама), в то время как из шлюпок правого борта только одну, № 9, постигло несчастье - она повисла на талях кормой вниз.

Спор и разногласия среди экспертов следственной комиссии вызвал вопрос "Откуда поступала внутрь судна вода?". Одни

специалисты соглашались с тем, что основная течь была через неплотно задраенный полупорт правого борта. Известные английские кораблестроители высказали предположение, что основное поступление воды внутрь парохода было через сломанный патрубок диаметром 5 дюймов санитарно-фекальной системы. Выдающийся кораблестроитель Британии К Барнаби объяснил это тем, что трубы этой системы проходили через помещения на нижних палубах, доступ в которые был закрыт из-за погруженного угля или из-за того, что сами помещения были закрыты (например, кладовая для ценных грузов).

Во время разбора дела выяснилось, что вскоре после выхода "Вестриса" в море в некоторых гальюнах засорились унитазы. В этом рейсе на судне не было слесаря-водопроводчика, и унитазы было приказано прочистить матросу-рулевому. Тот, не мудрствуя лукаво, спустился в кочегарку и взял там лом. Через полчаса он доложил вахтенному штурману, что "все прочистил". На самом же деле он пробил в унитазах ломом свинцовые колена: поступавшая через сломанный выкидной патрубок фекально-санитарной системы вода уходила в пробитые ломом отверстия и скапливалась в нижних помещениях судна Именно этим и объяснялось, почему никто на "Вестрисе" не смог точно установить причину поступления воды после того, как все видимые на глаз течи были устранены. Гибель "Вестриса" надолго подорвала репутацию британского торгового флота в глазах американских граждан. Владельцы погибшего парохода виновниками несчастья считали руководителей американской фирмы "Сандерсон и К°", которые перегрузили и без того валкий пароход. В знак протеста фирма "Лампорт энд Холл" сразу после катастрофы сняла с южноамериканской линии два парохода - "Вольтер" и "Вандайк".

После детального разбора обстоятельств гибели "Вестриса" Королевский юридический суд Великобритании выдал ряд ценных предупреждений и рекомендаций судостроителям всех стран. В основном это касалось проблем остойчивости и непотопляемости. Для этого на новых судах требовалось обеспечить более надежно герметичные закрытия люков и лацпортов и усовершенствовать водоотливные средства.

Это трагическое происшествие у восточного побережья Северной Америки, облетевшее в конце 1928 года весь мир, ускорило созыв Международной конференции, которая выработала пункты нового морского закона для всех морских держав.

МИМОЗА НУАРМУТЬЕ

Легендарный "Титаник", стяжавший себе мрачную славу в истории судоходства трагической гибелью полутора тысяч человек, считался в свое время самым большим пароходом в мире Его водоизмещение составляло 66 тысяч тонн, длина - 268 метров, ширина - 28, 2 метра, высота борта - 36 метров.

Пароход, о котором пойдет речь, вполне можно было бы перевезти на "Титанике", поставив поперек палубы: его длина была меньше ширины "Титаника" Назывался этот пароход "Сен-Филибер" Водоизмещение - 189 тонн, длина - 27, 3 метра, ширина - б метров и высота борта - 2, 61 метра.

"Сен-Филибер" - этот пигмей в печальном реестре летописей морских катастроф - 15 июня 1931 года унес на морское дно полтысячи человек, что составляет одну треть жертв "Титаника".

"Сен-Филибер" построили в 1923 году на верфях Сен-Назера во Франции по заказу Нантского общества судоходства. Это было экскурсионно-прогулочное судно озерного типа Тупоносое, почти плоскодонное, с одной трубой и одной мачтой. Почти от бака до самой кормы его главная палуба была занята двумя пассажирскими салонами первого и второго класса. Над салонами была еще одна открытая палуба со скамейками для экскурсантов Хотя мощность паровой машины "Сен-Филибера" составляла всего 23 лошадиные силы, его труба возвышалась над палубой на 8 метров. Это вместе с высоко расположенной, походившей на будку кассирши, рулевой рубкой делало пароход похожим на буксир.

Несмотря на свои скромные размеры и тоннаж, "Сен-Филибер" имел свидетельство на перевозку 500 пассажиров. Как могло случиться, что такому небольшому по размерам судну выдали такое свидетельство? На этот вопрос вряд ли кто теперь сможет дать ответ. Во Франции до сих пор стараются умалчивать об этом скорбном происшествии, поскольку эта катастрофа - одна из самых мрачных страниц в истории судоходства страны.

Владельцам пароходства хорошо было известно, что, когда "Сен-Филибер" отваливал от причала и пассажиры собирались на одном борту, чтобы видеть провожающих, крен парохода в эту сторону достигал почти 10 градусов. Но поскольку "Сен-Филибер" в основном плавал по реке, классификационное общество "Бюро веритас" с этим мирилось.

Восемь лет "Сен-Филибер" обслуживал регулярную пассажирскую линию Нант - Сен-Назер.

Однажды летом 1931 года дирекция одной ткацкой фабрики

Нанта обратилась к владельцам "Сен-Филибера" с просьбой нанять пароход на воскресенье 15 июня для экскурсии на Нуармутье - большой живописный остров, расположенный в Бискайском заливе в 15 милях от устья Луары, что славился своими дубовыми рощами и мимозами. Нантское общество судоходства согласилось снять на один день пароход с линии и продало дирекции фабрики 500 билетов.

Воскресное утро 15 июня 1931 года не обещало экскурсантам ясного солнечного дня. Это была та погода, которую французы называют "четыре времени года за день".

Перед рассветом моросил мелкий дождь, потом он кончился, и задул ровный юго-восточный бриз, который согнал в сторону залива облака и позволил наконец солнцу порадовать обитателей Нанта.

Несмотря на ранний час, на речной пассажирской пристани собралось около трех тысяч человек провожающих. Семьи ткачей пришли проводить своих близких, отправлявшихся в интересную поездку. Среди шума и веселья толпы то и дело слышались наказы: "Привезите мимозу!", "Не забудьте мимозу, мимозу Нуармутье!"

Ровно в 7 часов убрали сходни, и "Сен-Филибер" отошел от пристани. Через три с половиной часа хода пароход в Сен-Назере сделал небольшую остановку и снова двинулся вниз по реке. Ветер, дувший от юго-запада, перешел к югу и усилился. Пароход еще не вышел в залив, а его уже качало на крутых мутных волнах Луары. У многих экскурсантов началась морская болезнь.

Наконец, через два часа, судно причалило к деревянному пирсу острова Нуармутье. Пассажиры, взяв с собой корзины с припасами и одеяла, отправились кто в дубовые рощи Нуармутье на пикник, кто за мимозой. Прошло часа три. К полудню южный ветер усилился, и капитан "Сен-Филибера" Олив поспешил выйти в обратный рейс.

Около 30 пассажиров, которых укачало по пути из Сен-Назера, предпочли остаться на острове. Они решили дождаться отлива и по узкой дамбе, соединявшей остров с материком, добраться домой пешком.

Когда пароход отошел от пирса, ветер задувал уже с запада. Со стороны Биская он гнал к устью реки "барашки". Погода ухудшалась с каждым часом. Едва пароход вышел из-за прикрытия острова, ветер обрушился на его левый борт. Через фальшборт в окна салонов летела белая пена, сорванная с верхушек волн.

Пароход раскачивался все сильнее и сильнее. Из-за небольшой осадки и высокой палубной надстройки "Сен-

Филибер" дрейфовал под ветер. Все труднее и труднее было удерживать его на курсе, хотя паровая машина работала на предельных оборотах.

Расстояние от северной оконечности Нуармутье до мыса Сен-Жильда, что у южного края эстуария Луары, сравнительно небольшое. Обогнув этот мыс, "Сен-Филибер" имел бы ветер с кормы и, подгоняемый им, быстро бы вошел в устье реки. Но, огибая Сен-Жильду, пароход подставил ветру весь левый борт и накренился еще сильнее. Большая волна выбила несколько стекол в салоне первого класса. Находившиеся там пассажиры испугались и бросились из салона на палубу подветренного борта. Этого оказалось достаточно, чтобы уже накренившийся на правый борт пароход накренился еще больше и не смог уже выпрямиться.

"Сен-Филибер" лег на воду бортом и был накрыт набежавшей волной. Он исчез под водой меньше чем за минуту... Там, где только что был пароход с 500 пассажирами, гуляли волны и дул ветер.

Позже, во время разбора причин катастрофы, наблюдатель спасательной станции на мысе Сен-Жильда сообщил: "Я наблюдал за судном в бинокль. Когда оно подошло к бую отмели Шателье, я на мгновение отвел взгляд в сторону. Я подчеркиваю - на мгновение! И когда опять посмотрел на то же место, парохода там уже не было. Этот участок залива был пустынен, видны были одни волны. Я подумал сначала, что пароход скрылся в пене брызг, но на самом деле он уже исчез в волнах...".

"Сен-Филибер" пошел ко дну между буями, ограждающими отмель Шателье у мыса Сен-Жильда, примерно в 8 милях юго-западнее Сен-Назера. Хотя помощь прибыла через полчаса, спасти удалось всего 7 человек. Лоцманский бот вытащил из воды 6 человек, которые плавали, ухватившись за деревянную скамейку, смытую в палубы парохода. Позже шедший из Сен-Назера буксир снял с буя еще одного человека. Весь вечер и всю ночь в Нанте у здания судоходного общества бушевала толпа людей. Родственники погибших требовали от судовладельцев ответа за гибель своих жен, отцов, детей. Почему выпустили речной пароход в Бискайский залив? Почему на судне не было ни спасательных шлюпок, ни спасательных кругов? Почему капитан Олив вышел в обратный рейс, вместо того чтобы переждать непогоду? Где 500 пассажиров?

Хозяева Нантской судоходной компании не могли ответить на все эти "почему" и "где". Не мог дать на них ответа и сам министр судоходства Франции. Единственное, что он мог сделать, это официально объявить, что "Сен-Филибер" был опрокинут

шквалом и что число жертв составило 342 человека. Но это была ложь.

На ткацкой фабрике Нанта подсчет оказался точнее. Выяснилось, что на пароходе было продано ровно 500 билетов и что на острове осталось 28 человек. На детей меньше семи лет билетов не брали, а большинство экскурсантов отправились на остров с детьми. Это вскоре подтвердилось горьким фактом: через три дня течение Биская прибило к берегам островов Олерон и Фэ, а также к мысу Сен-Жильда около ста детских трупов.

Через несколько месяцев, когда волнения в Нанте и Сен-Назере стихли, министерство судоходства Франции внесло в свой отчет поправку: оно сообщило, что число жертв катастрофы составило 462 человека. Эта цифра была получена из количества проданных билетов (500), числа команды парохода (7), числа оставшихся на острове экскурсантов (28) и числа спасенных (7). Но и это не было точной цифрой жертв.

Еще много дней после катастрофы ветер и течение Биская приносили к берегам Франции венки и веточки мимозы... Говорят, что те, кто находил цветы у моря, отвозили их в Нант на братскую могилу жертв злополучного "Сен-Филибера".

"Я ОБОЖАЮ ПОЖАРЫ!"

Самый безопасный лайнер.

Тому, кто входил в здание судоходной фирмы "Уорд лайн" в Нью-Йорке на Пятой авеню и покупал билет на лайнер, кассир с улыбкой вручал небольшую брошюру. Она начиналась словами: "Наши лайнеры "Морро Касл" и "Ориентэ" оборудованы самыми совершенными средствами, обеспечивающими Вашу личную безопасность во время морского путешествия. Это самые современные передающие и принимающие радиостанции, радиопеленгаторы, автоматические датчики сигналов тревоги, системы определения очагов пожара, новейшие химические средства автоматического тушения огня, гирокомпасы Сперри, авторулевые и многие другие приборы, которые вы сможете увидеть своими глазами. Оба лайнера построены по последнему слову американской техники и являются самыми безопасными кораблями в мире".

Купив билет и пробежав глазами первую страницу брошюры, пассажир, выходя из шикарного холла "Уорд лайн" на улицу, оставлял за стеклянной дверью остатки сомнений и страх за свою личную безопасность в предстоящем морском путешествии. Лайнеры этой компании слыли отличными судами: просторные, быстроходные, комфортабельные и красивые. В то мрачное для США время (30-е годы) фирма "Уорд лайн", с трудом выдерживая жестокую конкуренцию со стороны других судоходных компаний, сделала отчаянную попытку "остаться в игре", заказав за бешеные деньги "плавучий палас-отель" - "Морро Касл" - роскошный лайнер, отвечавший самым изысканным вкусам магнатов Уолл-стрита, привыкших путешествовать с комфортом.

Это судно являлось последним словом науки и техники. Достаточно сказать, что его турбоэлектрическая установка обеспечивала экономичный ход в 25 узлов. "Морро Касл" без особых усилий мог конкурировать с немецкими лайнерами "Бремен" и "Европа" - призерами "Голубой ленты Атлантики". Но владельцы "Уорд лайн" на свое новое детище делали ставку иного рода. Лайнер поставили на так называемую "пьяную линию" - Нью-Йорк - Гавана. В годы "сухого закона" для американцев это было более чем выгодно. Романтика знойной Кубы с ее чарующими ритмами румбы и ла-конги, а главное, с почти бесплатным ромом и женщинами привлекала тысячи американцев, которым "сухой закон" оказался в тягость. Янки толпами рвались в "Ла Тропикану" - знаменитое кабаре под пальмами, и в три тысячи баров, которые насчитывала тогда

Гавана.

С января 1930 года до осени 1934 года "Морро Касл" сделал 173 сверхприбыльных рейса на Кубу. Каждую субботу пополудни тысяча пассажиров - "нелюбителей выпить" покидала Нью-йоркскую гавань. Лайнер брал курс на Гавану и ровно через два дня плавания и 36 часов стоянки в кубинском порту снова возвращался в Нью-Йорк. Такой график движения за четыре года ни разу не был нарушен даже знаменитыми вест-индскими ураганами - истинным бичом мореплавания в Карибском море.

В том рейсе лайнером командовал опытнейший капитан фирмы "Уорд лайн" - Роберт Уилмотт, верой и правдой прослуживший ее владельцам три десятка лет.

Странная смерть капитана Уилмотта.

Вечером 7 сентября 1934 года "Морро Касл" заканчивал 174-й рейс по маршруту Гавана - Нью-Йорк. Через пять часов на траверзе плавучего маяка "Амброз" он ляжет на новый курс и, пробившись сквозь пароходную толчею на Норд-Ривер, подаст швартовы на пирсе компании "Уорд лайн". Таможенный досмотр, традиционное объявление по судовой трансляции: "Допейте или оставьте в ваших каютах ром" - и толпа осоловелых пассажиров снова окунется в чрево родного города.

Никто не знает, о чем думал тогда капитан Уилмотт, подставив свое загорелое лицо ветру, стоя на правом крыле ходового мостика. Может быть, он думал о жене и детях, которых через пять часов увидит на пирсе. Сейчас Уилмотта ждали пассажиры. Они уже давно собрались в салоне, предвкушая начало "капитанского банкета" в честь окончания веселого плавания. Такова была традиция фирмы "Уорд лайн"...

Снизу на ходовой мостик доносились музыка, пение и смех обитателей "люксов" и первого класса, собравшихся в салоне палубы "А". Уилмотт знал, что ровно в 19 часов пассажирский помощник объявит начало праздника, над столиками взлетят разноцветные шары, змеями взовьются ленты серпантина.

Но Уилмотт не оказал чести пассажирам своим присутствием в салоне за капитанским столиком.

"Вахтенный! Пусть на банкете объявят, что капитан себя неважно чувствует и приносит свои искренние извинения. Ужин мне подать в каюту. Позвоните, когда будем на траверзе "Скотланда". Это были последние слова Роберта Уилмотта. Через час судовой врач Де Витт ван Зейл констатировал его смерть... Капитан был найден полураздетым в ванне. Его форменная тужурка валялась на ковре. Судороги свели его посиневшее лицо, голова беспомощно свисала на грудь.

Капитан мертв. Явные признаки отравления каким-то

сильным ядом, - сказал врач, захлопывая свой докторский чемоданчик.

- Он ужинал, но посуды в каюте нет, - заявил стюард, который обслуживал капитана. - Примерно час назад я принес сюда поднос с его ужином, но не успел убрать его. Из наших сюда никто, кроме меня, не смеет заходить.

Известие о смерти капитана разнеслось по кораблю. Смолкла музыка, исчезли смех и улыбки на лицах. Банкет отменили, и пассажиры, разговаривая вполголоса, стали расходиться по своим каютам. Нет, нельзя сказать, что эта смерть выбила из колеи пассажиров. Для большинства из них, которые и не знали в лицо Уилмотта, это известие просто было неприятным.

- Никто не вечен на этом грешном свете, - рассуждали они. - Это может случиться с каждым из нас. Выпьем за помин капитанской души в каюте.

И люди продолжали пить в каютах. Они знали, что наутро в силу вступит "сухой закон".

Согласно существующим морским правилам в должность капитана заступил старший помощник. Это был Уильям Уормс - опытный и бывалый моряк. Первое, что он сделал,- отдал последнюю дань уважения своему капитану - приказал вахтенному штурману приспустить кормовой флаг. Затем, дав радиограмму владельцам судна в Нью-Йорк, приступил к своим новым обязанностям.

Уормс решил оставаться на мостике до прихода судна в порт. Он знал из полученного по радио прогноза погоды, что "Морро Касл" близ маяка "Скотланд" войдет в полосу восьмибалльного шторма, встретит со стороны материка два-три сильных шквала. Но это его не беспокоило: он хорошо изучил мореходные качества лайнера и считал, что труднее втиснуться в узкий, забитый судами Гудзон и ошвартовать судно к пирсу, чем выдержать шторм, даже сильный. Но нового капитана и это обстоятельство не должно было волновать: за 37 лет, проведенных в море, он прошел путь от юнги до капитана. К тому же он имел диплом лоцмана Нью-йоркской гавани.

"Морро Касл", разрезая форштевнем волны Атлантики, окутанный белой пеной, мчался сквозь темно-серую пелену дождя. Судовые часы показывали 2 часа 30 минут ночи...

"Я всю жизнь тушил пожары..."

Он всю жизнь тушил пожары. Для Джона Кемпфа это было профессией. Он работал пожарным в Нью-Йорке. За свои 63 года он сотни раз вступал в единоборство с огнем, когда в его родном городе горели кинотеатры, универсальные магазины, портовые склады, дома... После 45 лет честной службы, проведенной в

ночных дежурствах, срочных выездах в дым и пламя, профсоюз пожарных Нью-Йорка наградил Кемпфа бесплатным билетом на "Морро Касл" - "самый безопасный и комфортабельный корабль в мире", как значилось в рекламном проспекте. Для старика это путешествие стало своего рода бенефисом перед уходом на заслуженную пенсию.

В 2 часа 30 минут ночи Джон Кемпф проснулся от запаха гари. Мгновенно одевшись, Кемпф выскочил в коридор. Едкий черный дым резал глаза. Горело помещение судовой библиотеки. Металлический шкаф, где хранились письменные принадлежности и бумага, был охвачен каким-то странным голубым пламенем. Кемпф сорвал висевший на переборке углекислотный огнетушитель, отвернул клапан и направил струю пены в приоткрытую дверь шкафа. Пламя ухнуло, изменило цвет, выхлестнуло из шкафа, опалив пожарному брови. Кемпф бросил огнетушитель и, прикрывая платком лицо, кинулся на поиски ближайшего гидранта. Рядом с библиотекой сквозь черную завесу дыма пробивались оранжевые языки пламени; они лизали дверь соседнего помещения. Пожарный раскатал шланг и открутил вентиль гидранта. Но на резиновую дорожку коридора вместо мощной струи воды упало несколько ржавых капель... Напора в магистрали не было... Выругавшись, старик принялся барабанить по дверям кают. Он будил спящих обитателей второго класса. Пробежав добрую сотню метров по коридору и едва не отбив кулаки о двери кают, Кемпф бросился на нижнюю палубу, чтобы оттуда спуститься в машину и сказать механикам, что необходимо подключить пожарные насосы и дать давление в главную магистраль. С недоумением ветеран огневых баталий увидел, что коридор нижней палубы также объят пламенем. Это противоречило здравому смыслу, противоречило профессиональному опыту пожарных дел мастера Кемпфа. Огонь всегда распространяется снизу вверх, а здесь, на корабле, он почти мгновенно устремился вниз...

"Я всю жизнь тушил пожары, но такого еще не видел! Огонь идет вниз... дым необычный", - подумал пожарный и вспомнил одну из своих последних схваток с заклятым врагом на химическом заводе в Бруклине семь лет назад.

Прошли минуты. Царившая на "Морро Касл" ночная тишина вдруг нарушилась душераздирающими криками. Люди, задыхаясь от дыма, выскакивали в коридоры, натыкались друг на друга, падали и безумели от ужаса. Тем временем обитатели кают, куда дым не дошел, еще спали. А когда по всем палубам лайнера раздались сигналы пожарной тревоги, было уже поздно - коридоры и проходы охватило пламя. Выход из кают был отрезан

огневой завесой. Для большинства пассажиров, которые не прожили на корабле и недели, помещения лайнера с множеством дверей, проходов и трапов были лабиринтом Древнего Крита. Именно поэтому все, кто успел покинуть свои каюты, невольно оказались в салонах, окна и иллюминаторы которых выходили на носовую часть лайнера.

Огонь продолжал преследовать тех, кто оказался загнанным в салоны палуб "А", "В" и "С". Единственный шанс спастись - это разбить окна и выпрыгнуть на палубу перед надстройкой корабля. И люди разбивали стульями толстые стекла квадратных иллюминаторов салонов, прыгали вниз на палубу. Ломая себе ноги и руки, они корчились от боли, стонали, ругались... Следующие падали на них. Но это, казалось, было лучше, чем сгореть заживо в бушующем пламени... Таким образом, почти все передние иллюминаторы были выбиты. "Морро Касл" продолжал мчаться двадцатиузловым ходом. Продольные коридоры обоих бортов лайнера теперь уже походили на испытательную аэродинамическую трубу. Через 20 минут после начала пожара пламя гудело по всему лайнеру, словно вырываясь из сопла паяльной лампы.

Джон Кемпф, так и не пробившись сквозь огонь к машинному отделению, отрешенно взирал на происходящее. Он понял, что судно обречено...

Катастрофа.

К сожалению, этого не понимали ни на ходовом мостике, ни в машинном отделении. По непонятным причинам хваленая система определения очагов пожара и автоматическая система тушения огня не сработали. Хотя капитан Уормс был тотчас оповещен о пожаре, он не мог себе представить, что может произойти нечто серьезное. Он думал о предстоящих трудностях швартовки в тесной гавани Нью-Йорка и был уверен, что пожар будет ликвидирован.

Первые полчаса пожара Уормс находился в состоянии какого-то странного оцепенения, и лишь выход из строя авторулевого отрезвил его. Только сейчас он догадался изменить курс судна и отвернуть от ветра.

В судебном отчете по делу о пожаре на "Морро Касл", которое позже слушалось в Нью-Йорке, отмечалось, что поведение капитана Уормса и его помощников напоминало игру трагедийных актеров, создававших своими действиями панику и замешательство. Было странным и то, что вызванный по телефону из своей каюты старший механик Эббот на мостик не явился. Не видели его и в машинном отделении. Оказалось, что он в эти минуты организовал спуск спасательной шлюпки с правого борта.

В ней его (хотя и со сломанной рукой) и увидели журналисты, когда через несколько часов шлюпка достигла берега.

Вызванный капитаном боцман лайнера еще не протрезвел после попойки в Гаване, едва держался на ногах, не понимая, что творится вокруг.

По непонятным причинам Уормс никого не выделил из своих помощников для руководства тушением пожара. Огонь пытались погасить сами пассажиры. В панике они раскатывали шланги, открывали гидранты и лили воду в дым. Но огонь наступал - людям приходилось искать спасения. Таким образом, оказались открытыми почти все гидранты, и хотя механики уже включили насосы, давления в главной пожарной магистрали почти не было. Тушить пожар было нечем.

А тем временем Уормс машинным телеграфом передавал механикам команды. Согласно заведенному порядку их заносили в машинный журнал так же, как это делают и теперь.

Выписка из журнала машинного отделения "Морро Касл" показывает, что буквально "вытворял" капитан Уормс:

3. 10. "Полный вперед правой" (машиной).

3. 10, 5. "Малый вперед правой".

3. 13. "Полный вперед правой, левая - стоп".

3. 14. "Полный вперед левой".

3. 18. "Полный назад правой".

3. 19. "Полный вперед правой".

3. 19, 5. "Средний вперед левой".

3. 21. "Средний назад правой".

В течение десяти минут "Морро Касл" беспрестанно менял курс, описывал зигзаги, выходил на циркуляцию, крутился на месте... и ветер превратил пожар в гигантский бушующий костер.

После последней команды ("Средний назад правой") механики остановили установки: встали дизель-генераторы, лайнер погрузился в темноту... Машинное отделение наполнилось дымом. Там уже невозможно было оставаться. Механики, мотористы, электрики и смазчики покинули свои посты. Но немногим из них удалось найти спасение на верхних палубах судна. Позже один из мотористов лайнера "Морро Касл" сообщал: "Я, сменившись в полночь с вахты, прилег на диван в дежурной каюте младших механиков. Меня разбудили крики о помощи. Проснувшись, я почувствовал в каюте дым. Я открыл дверь и увидел, что все кругом горит. Три раза я пытался подняться наверх по трапу, и три раза меня стаскивали за ноги те, кто, как звери, дрались в узком проходе, ведущем на шлюпочную палубу. С левого борта пламя бушевало, по-моему, сильнее. Там почему-то оказалось много женщин. Я видел, как

они погибали в огне. Пробраться к ним не было никакой возможности из-за страшного жара от огня..."

"Моя рация уже дымится..."

Как только по судну раздался сигнал пожарной тревоги, третий радист лайнера Чарлз Мики прибежал в каюту начальника судовой радиостанции Джорджа Роджерса и его помощника Джорджа Алагна. Оба они крепко спали. Услышав сообщение о пожаре, Роджерс спокойным, твердым голосом произнес:

- Немедленно возвращайтесь на свой пост! Я сейчас оденусь и приду.

Второго радиста он послал на мостик узнать капитанское решение по поводу подачи в эфир сигнала бедствия Издавна на море подача SOS - прерогатива капитана, и только он один имеет на это право.

Роджерс сел к передатчику и включил усиление. Минуты через три в радиорубку вбежал Алагна:

- Они там на мостике как с ума посходили! Суетятся, и никто не хочет меня слушать!

Роджерс включил приемник. Четкая морзянка парохода "Андреа Лакенбак" запрашивала береговую станцию:

"Вы что-нибудь знаете о горящем судне у маяка "Скотланд"?"

Последовал ответ: "Нет. Ничего не слышали".

Роджерс положил руку на ключ и простучал: "Да, это горит "Морро Касл". Я ожидаю приказа с мостика -дать SOS".

Но приказа все не было. Алагна второй раз побежал к капитану. Роджерс, не дожидаясь его возвращения, в 3 часа 15 минут, чтобы "очистить эфир", послал сигнал экстренного сообщения CQ и KYOV - радиопозывные "Морро Касл".

Через 4 минуты после этого рация обесточилась и на судне погас свет - это дизель-генераторы прекратили свою работу.

Роджерс, не теряя ни минуты, включил аварийный передатчик и приказал помощнику:

- Снова беги на мостик и не возвращайся без разрешения на SOS!!

- Возьму-ка я свою фуражку, - сказал второй радист, - а то Уормс в трансе и, должно быть, забыл, кто я есть на этом лайнере.

Пламя уже окружало радиорубку, приближаясь к ходовому мостику, окутанному дымом. Задыхаясь от кашля, Алагна кричал на ухо Уормсу:

- Капитан! Послушайте! Что же насчет SOS? Роджерс там уже погибает. Радиорубка горит! Он долго не продержится! Что нам делать?

- Есть ли еще возможность передать SOS? - спросил Уормс, не

отрывая глаз от толпы мечущихся на палубе людей.

- Да!

- Так передавайте быстрее!

- Наши координаты, капитан?

- Двадцать миль к югу от маяка "Скотланд", примерно в восьми милях от берега.

Эту фразу Уормс произнес ровно через 15 минут после того, как ему доложили, что пожар погасить нельзя...

Наконец, добившись ответа, Алагна опять бросился в радиорубку, которая находилась неподалеку от ходового мостика. Но он не успел: языки пламени преграждали путь к двери со всех сторон. Сквозь огненную завесу Алагна прокричал в открытый иллюминатор рубки:

- Джордж! Давай SOS! Двадцать миль южнее "Скотланда"!

Роджерс, закрыв лицо левой ладонью, застучал ключом. В эфир полетели непрерывные, как трели, три точки, три тире, три точки - SOS, SOS, SOS.

Он не успел передать сообщение до конца. В радиорубке взорвались запасные кислотные аккумуляторы Рубка наполнилась едкими парами. Задыхаясь от серных паров и почти теряя сознание, радист нашел в себе силы еще раз дотянуться до ключа и передать координаты и сообщение о разыгравшейся в море трагедии.

В 3 часа 26 минут вахтенный радист находившегося поблизости английского лайнера "Монарк оф Бермуда" отстучал принятое через наушники сообщение: "CQ, SOS, 20 миль южнее маяка "Скотланд". Больше передавать не могу. Подо мною пламя. Немедленно окажите помощь. Моя рация уже дымится".

Алагна каким-то чудом пробрался в горящую радиорубку. Роджерс был без сознания. Его голова, закрытая ладонями, упала на аппарат. На палубе радиорубки пузырилась кислота, она прожигала подошвы ботинок. Но Джордж Роджерс, видимо, уже не чувствовал боли. Когда Алагна стал его трясти за плечи и бить по щекам, от тихо сказал:

- Сходи на мостик и спроси, будут ли еще какие у капитана приказания.

- Ты с ума сошел! Все горит! Бежим! - закричал помощник начальника радиостанции. И только тогда, когда Алагна сказал, что Уормс дал команду покинуть судно, Роджерс согласился оставить свой пост. Бежать он не мог - его ноги от ожогов покрылись пузырями. Все же Алагна сумел выволочить Роджерса из горящей радиорубки.

Потом оба радиста пробрались через сгоревший напо ловину мостик и по правому трапу спустились на главную палубу. Оттуда

единственным путем к спасению оставался путь на бак. Там уже было тесно: почти все офицеры и матросы "Морро Касл" искали там спасение. Среди них был и капитан Уормс. Широко открытыми глазами он смотрел в сторону кормы на гигантский костер, в который превратилась надстройка лайнера, и тихо непрерывно повторял.

- Скажите, это что - правда или я брежу?..

Негодяи и герой

На следующий день, 8 сентября 1934 года, центральные газеты США вышли экстренными выпусками - в центре внимания были события прошедшей ночи на борту "Морро Касл". В глаза бросалась набранная крупным шрифтом последняя радиограмма Роджерса. Именно ей были обязаны своим спасением сотни пассажиров "самого безопасного в мире лайнера". Ниже этой радиограммы шли интервью, полученные репортерами от тех, кто первым добрался до берега с плавучего ада.

Здесь было и интервью, взятое у матроса Лероя Кесли. Он рассказывал о беспомощных пассажирах, которые в задымленных лабиринтах лайнера "напоминали вереницу слепых, в отчаянии ищущих двери". Кесли объяснил журналистам, почему на многих шлюпках при спуске с "Морро Касл" заедало тали, рассказывал, как еще имевший ход лайнер буксировал шлюпки за собой, как совсем рядом с ним в воду с шипением падали огромные куски толстого стекла лопнувших от жара иллюминаторов салонов, как они рассекали находившихся в шлюпке людей пополам.. Позже матрос писал:

"Из шлюпки я увидел страшное зрелище. Горящее судно продолжало уходить... Его черный корпус был охвачен оранжевым пламенем пожара. Женщины и дети, тесно прижавшись друг к другу, стояли на его корме. До нас донесся крик, жалобный и полный отчаяния... Этот крик, похожий на стон умирающего, будет слышаться мне до самой смерти... Я смог уловить лишь одно слово - "прощайте".

Очевидцы катастрофы из числа спасенных пассажиров писали, что для тех из них, кто нашел убежище на корме судна, не было шансов покинуть горящий лайнер на шлюпках. Спастись могли только те, кто без страха смотрел вниз, где в 10 метрах ниже бурлила холодная вода океана.

Уже во время следствия выяснилось, что около 20 человек сумели спастись с горевшего лайнера вплавь, преодолев 8 морских миль бушующего моря. Судовому юнге-кубинцу, которому было 16 лет, это удалось без спасательного жилета.

Многие свидетели катастрофы обвиняли капитана Уормса и его экипаж в трусости. Вот что писал сын известного

американского хирурга Фелпса: "Я плавал под кормой лайнера, держась за свисавший с борта канат Над головой горела краска борта судна Она пузырилась, издавая какой-то странный хлюпающий звук. Отскакивая, ее куски обжигали шею и плечи. То и дело в темноте раздавались всплески от падающих в воду людей. Потом неожиданно я увидел спасательную шлюпку. Она быстро удалялась от борта лайнера. Вокруг нее в темноте белели лица и протянутые руки, слышались мольбы о помощи. Но шлюпка проплыла прямо буквально по головам тонущих людей. В ней было всего человек восемь или десять матросов и один офицер с шевронами на рукавах".

Это была шлюпка, которую спустили по приказу старшего механика Эббота, постыдно бросившего свой корабль на произвол судьбы...

К рассвету 8 сентября на уже полностью выгоревшем и все еще дымящемся лайнере осталась небольшая группа экипажа во главе с капитаном Уормсом. Тут были и Роджерс со своим заместителем - вторым радистом Джорджем Алагна.

Чтобы прекратить дрейф судна под ветер, отдали правый становой якорь, и когда к "Морро Касл" подошло спасательное судно ВМФ США "Тампа", буксировку пришлось оставить: брашпиль был обесточен, спуститься же в цепной ящик, чтобы отдать жвака-галс якорной цепи, оказалось невозможным. Только к 13 часам оставши-- еся на лайнере смогли перепилить ножовкой звено якорь-цепи. Капитан третьего ранга Роуз приказал завести на бак лайнера буксир, чтобы доставить сгоревшее судно в Нью-Йорк. Но к вечеру погода резко ухудшилась, начался северо-западный шторм. Вскоре буксирный трос лопнул и намотался на винт "Тампы". Оставшийся без привязи "Морро Касл" начал дрейфовать под ветер, пока не оказался снесенным на мель у побережья штата Нью-Джерси, в трех десятках метров от пляжа парка отдыха Эшбари-парк. Это произошло в субботу, в 8 часов вечера, когда там было много народу.

Весть о трагедии уже облетела Нью-Йорк и его пригороды, а последние новости, переданные по радио, привлекли к этому необычному происшествию тысячи людей.

На следующее утро в Эшбари-парке собралось 350 тысяч американцев, все шоссе и проселочные дороги были забиты автомашинами. Говорят, что такого интереса не вызывали ни один аттракцион, ни одно мероприятие в истории массовых зрелищ США. Владельцы парка учредили тариф в размере 10 долларов за право попасть на борт все еще тлевшего лайнера. Любителям острых ощущений выдавали респираторные маски, фонари и пожарные сапоги, чтобы они "без риска для жизни"

могли получить удовольствие, посетив сгоревший "Морро Касл". Губернатор штата Нью-Джерси уже строил планы превратить остов лайнера в постоянно действующий "аттракцион ужаса". Но фирма "Уорд лайн" ответила категорическим отказом. Она предпочла продать выгоревший корпус "Морро Касл", постройка которого в свое время ей обошлась в 5 миллионов долларов, за 33 605 долларов одной балтиморской фирме на металлолом.

Следствием по делу гибели "Морро Касл", проведенным экспертами департамента торговли США, которые опубликовали 12 томов этого дела, было установлено следующее: первые три шлюпки, спущенные с горящего корабля, могли принять более 200 пассажиров. Этими шлюпками должны были управлять 12 моряков. Фактически же в них оказалось всего 103 человека, из которых 92 являлись членами экипажа. Всем достоверно было известно, что лайнер вышел из Гаваны, имея на борту 318 пассажиров и 231 члена экипажа, что из 134 погибших оказалось 103 пассажира.

Помимо погибших, сотни людей, получив тяжелые ожоги, остались инвалидами на всю жизнь...

Америка была потрясена трусостью, бездарностью Уормса и подлостью Эббота.

Новоявленный капитан "Морро Касл" Уормс лишился судоводительского диплома и получил два года тюрьмы. У Эббота отобрали диплом механика и приговорили его к четырем годам заключения. Впервые в истории американского судоходства суд вынес приговор косвенному виновнику пожара, человеку, который не находился на корабле. Им оказался вице-президент "Уорд лайн" Генри Кабоду. Он получил год условного заключения и выплатил штраф в размере 5 тысяч долларов. По искам пострадавших владельцы "Морро Касл" выплатили 890 тысяч долларов.

Но в этой трагической истории были и свои герои - моряки пароходов "Монарк оф Бермуда", "Сити оф Савана" и "Андреа Лакенбах", буксира "Тампа", катера "Парамонт", которые спасли около 400 человек.

И, конечно, главным героем описываемых событий стал радист Джордж Роджерс. Скажем прямо, он сделался сенсацией номер один и национальным героем страны. В его честь мэры штатов Нью-Йорк и Нью-Джерси дали роскошные банкеты. Конгресс США наградил Роджерса золотой медалью "За храбрость".

На родине героя - в небольшом городке штата Нью-Джерси Байонне - состоялся по этому случаю парад военного гарнизона штата и полиции. В Голливуде задумались о сценарии фильма "Я

спасу вас, люди!". Роджерс с триумфом прокатился по многим штатам, где выступал перед американской публикой с рассказами о драме на "Морро Касл".

Больше года длился этот триумф... Но Роджерс, как о нем говорили, по природе своей скромный и застенчивый, видимо, устал от журналистов и кинорежиссеров. В 1936 году он бросил морскую службу и поселился в своем родном городе. Там ему с радостью предложили должность начальника радиомастерской в управлении городской полиции.

На этом, собственно говоря, можно было бы и закончить эту историю. Но... прошло 19 лет, и Джордж Роджерс снова стал сенсацией номер один.

Оборотная сторона медали

Жарким июльским летом 1953 года на одной из тихих авеню сонного городка Байонн было совершено уголовное преступление - зверски убиты восьмидесятитрехлетний наборщик типографии Вильям Хаммел и его приемная дочь Эдит. Следы преступления привели полицию к дому, в котором жил бывший радист "Морро Касл" - Джордж Роджерс. Герой Америки попал в следственную камеру тюрьмы. После 3 часов 20 минут совещания суд присяжных признал его виновным в убийстве и приговорил к пожизненному заключению.

Газеты опубликовали полный послужной список "радиогероя", в котором числилось не одно тяжкое преступление.

Следствие установило, что Джордж Роджерс - бывший сотрудник американской полиции - опаснейшая для общества личность, убийца, аферист, вор и пиро-маньяк.

Приведем ряд выдержек из биографии "национального героя", составленной следователями штатов Нью-Йорк и Нью-Джерси

"Он является преступником, творившим всяческие злодеяния в течение 20 лет. Наделенный недюжинным умом, он был крупным аферистом и блестящим экспертом по подтасовке фактов для достижения своих целей. Несмотря на длинный перечень преступлений, он долгие годы оставался незапятнанным С детских лет Роджерс читал научные книги и почти все научно-популярные журналы, издаваемые в Нью-Йорке Прекрасно зная химию, электричество и радиотехнику, он не раз экспериментировал с бомбами замедленного действия, всякого рода "адскими машинами", кислотами и газами. Известно, что он часто заявлял своим друзьям "Я обожаю по-жары!"

С 12 лет он уже привлекался полицией за ложь и воровство, был судим за кражу радиоприемника в Окленде, но его взяла на поруки бабушка

Окончив техническое училище в Сан Франциско в 1917 году,

Роджерс служил радистом в военно-морском флоте США В 1923 году его уволили со службы за кражу радиоламп Роджерс неоднократно оказывался очевидцем крупных взрывов и пожаров, причины которых так и остались невыясненными, например, взрыва базы военно-морского флота США в Ньюпорте в 1920 году, большого пожара здания радиокомпании на Гринвич-стрит в Нью-Йорке в 1929 году, пожара на "Морро Касл" в 1934 году, пожара в своей собственной мастерской в 1935 году (при этом он получил 1175 долларов страхового возмещения) и т. д"

16 марта 1938 года Роджерс был арестован полицией за то, что умышленно подорвал самодельной бомбой своего близкого друга, лейтенанта полиции Висента Доила. Покушение на убийство было не случайным. Выяснилось, что не один раз Роджерс за бутылкой виски говорил Дойлу "Да, в мире, кроме меня, никто не знает и никогда не узнает истинную причину гибели "Морро Касл" Я один знаю, что его погубила авторучка, представлявшая собой бомбу"

Полицейский насторожился, ему вспомнились постоянные увлечения бывшего радиста химией. В архивах своего управления он нашел старое дело Роджерса, где тот фигурировал как очевидец различных взрывов и пожа

ров В свою очередь, Роджерс понял, что он раскрыт. Однажды Доил, который был страстным охотником, получил на почте посылку. Это была самодельная грелка, которую можно было использовать зимой для согревания рук К посылке прилагалось письмо. "Дорогой Висент! Это тебе грелка для охоты. Она может работать от батарейки и от сети Для проверки включи в сеть".

И Доил включил ее в сеть... Произошел взрыв. Лейтенанту раздробило бедро и оторвало три пальца на кисти левой руки.

Виновность Роджерса было доказана. Национальный герой попал в тюрьму.

Дело приняло скандальный характер. Американцы не хотели опозориться на весь мир, и вскоре, благодаря старанию влиятельных друзей Роджерса, дело замяли, а тюрьму в 1942 году заменили военной службой в торговом флоте Роджерс опять стал судовым радистом. После окончания войны он вернулся в Байонн, где открыл частную радиомастерскую

И вот убийство Хаммелов. Мотив убийства - долг в 7500 долларов

Во время следствия неожиданно на свет стали вылезать факты, которые потрясли не только обитателей Байонна, но и все США Оказалось, что "национальному герою" теперь приписывалось отравление капитана Уилмотта и поджог "Морро Касл"

Во время разбора дела, проанализировав целый ряд обстоятельств, предшествовавших пожару, опросив свидетелей и очевидцев, эксперты воссоздали картину катастрофы "Морро Касл". За час до выхода лайнера из Гаваны капитан Уилмотт, увидя начальника радиостанции несущим две бутылки с какими-то химикатами, приказал ему бросить их за борт..

Полиции стало известно, что у Уилмотта и Роджерса издавна имелись личные счеты. Факт отравления капитана не вызывал у экспертов сомнения, хотя здесь прямых улик и не было (труп во время пожара сгорел).

Эксперты по вопросам судостроения и химики высказали весьма веские доводы, что Роджерс поджег судно с помощью бомб замедленного действия в двух или трех местах Он отключил автоматическую систему пожароопределения и пустил газолин из цистерны аварийного дизель-генератора с верхней палубы на нижние. Вот почему пламя распространялось сверху вниз Он также учел место хранения сигнальных фальшфейеров и ракет Этим объяснялось быстрое распространение огня на шлюпочной палубе. Схема поджога была продумана профессионально, со знанием дела...

В начале января 1958 года корреспондент "Нью-Йорк Таймс" взял в тюрьме у Роджерса интервью.

- Вы подожгли "Морро Касл"? - был задан прямой вопрос.

На это последовал ответ:

- А как насчет того, чтобы пересмотреть мое дело? Если оно будет пересмотрено, я расскажу все.

Но это дело более никогда не пересматривалось:

10 января 1958 года пироманьяк скончался в тюрьме от инфаркта миокарда...

ГРАНАТА В ДЕСЯТЬ ТЫСЯЧ ТОНН

"Джонни, у тебя есть шанс!"

Он собирался выехать из дому в редакцию газеты и был уже на пороге, как зазвонил телефон. Знакомый женский голос взволнованно сообщил: "Джонни, срочно приезжай! У нас в порту загорелся пароход. Дыму, как на войне! Сделаешь отличный репортаж. У тебя есть шанс! Мчись!"

Для молодого фоторепортера Джона Клинтона это была приятная новость. Он давно мечтал стать автором сенсации. Но в маленьком портовом городке Техас-Сити на берегу Мексиканского залива их не было. Какие вообще события могли быть в этой глуши, если население составляло всего семнадцать с половиной тысяч человек!

Фоторепортажи о разводах и автомобильных происшествиях уже не волновали жителей городка. Последнее ограбление городского банка досталось другим репортерам...

Ровно через 20 минут старенький довоенный "понтиак" затормозил у пирса. Протиснувшись сквозь толпу зевак, молодой репортер увидел серую громаду парохода. К разочарованию Клинтона, это не был роскошный туристский теплоход и из его иллюминаторов не высовывались молоденькие пассажирки с криками "Спасите!". У пирса стоял обычный "либерти" - американское детище военного времени - стотридцатипятиметровый грузовик в 10 тысяч тонн, с паровой машиной мощностью 2, 5 тысячи лошадиных сил. На корме парохода лениво полоскался на ветру трехцветный французский флаг. Название - "Гранкан", порт приписки - Марсель. Из четвертого трюма судна валил густой белый дым.

Шарль де Желлябон, капитан парохода, не отрывая пристального взгляда от открытого люка, нехотя отвечал на вопросы репортера:

- Да, уже пятый день под погрузкой. Принимаем удобрение - аммиачную селитру. Чистый, безобидный груз. Уже погрузили две тысячи триста тонн. На твиндеках - арахисовые орехи, сизаль и фрезерные станки. Должны сняться на Дюнкерк и Бордо, как только закончим погрузку и отремонтируем машину. Думаю, что пожар скоро потушим...

Ничего больше не добившись у угрюмого французского капитана, Клинтон, сделав с него на всякий случай два снимка, побежал с верхней палубы к трюму. Здесь, среди матросов, грузчиков и пожарных, ему удалось узнать кое-какие подробности.

Грузчики приступили к работе в 8 часов утра. Когда сняли люковые крышки, увидели струю дыма, пробивавшуюся между бортом и штабелем стофунтовых мешков с удобрением. Сначала стали лить воду из кружек и ведер. Потом принесли содокислотные огнетушители. Но от них дым повалил еще сильнее. Кто-то догадался раскатать по палубе пожарные шланги, но старший помощник капитана запретил подключать их к судовой пожарной магистрали: "Не смейте этого делать! Вы испортите груз!" Он приказал задраить трюм и пустить в него пар. Это было в 8 часов 20 минут утра. Через несколько минут люковые крышки были сорваны, и из трюма показались зловещие оранжевые языки пламени. Вот и все, что удалось услышать и увидеть на пароходе Клинтону.

В свой репортерский блокнот журналист записал: "Гранкан" - "либерти", бывший "Бенжамин Р. Кертис", построен в ноябре 1942 года верфью Джошуа Хэнди в Саннивэйл штата Калифорния, 7 176 регистровых тонн, 135 метров - длина, 17, 6 метра - ширина, 10, 5 метра - глубина трюма".

На палубе "Гранкана" уже невозможно было оставаться. Сильный жар и едкий дым заставили людей покинуть горящий пароход. На его борту остались лишь капитан и 27 человек из 50 городских пожарных. Из нескольких брандспойтов они лили воду на раскаленные крышки люков. Вода не попадала в трюмы, превращаясь у люков в пар...

На пирсе, напротив горящего "Гранкана", собрались моряки с других судов, свободные от работы докеры, стивидоры, рабочие порта, несколько крановщиков и чиновников управления порта. Полицейские пытались разогнать толпу, потому что она путала шланги и вообще мешала работе пожарных. Но люди не расходились... Каждый пытался дать совет или рассказать аналогичный случай.

Сделав еще три-четыре снимка собравшейся толпы на фоне окутанного дымом парохода, Клинтон поспешил к своей машине. Он торопился сдать снимки и сделать репортаж о происшествии в порту в дневном выпуске газе

ты. В 9 часов 10 минут его автомобиль развернулся и, шурша недавно смененными покрышками, выехал из ворот порта в город.

В эту минуту Джону Клинтону даже на мгновение не могла прийти в голову дерзкая мысль о том, что сделанный им репортаж и семнадцать снимков будут помещены на первых полосах почти всех центральных газет страны и что его материал никогда не будет опубликован в "Техас-Сити Дейли".

А все произошло именно так: снимки Клинтона стали в

Америке "сенсацией номер один 1947 года". Но если бы его машина выехала из ворот порта хотя бы на минуту позже...

Граната в десять тысяч тонн

Ровно через 2 минуты после того, как машина Клинтона уже мчалась по улицам города, над пирсом, где был ошвартован "Гранкан", в весеннее небо взметнулся гигантский язык оранжево-коричневого пламени.

Оглушительный, неслыханный доселе в этих краях грохот эхом пронесся над застывшими водами залива Галвестон. "Гранкан", как исполинская граната весом 10 тысяч тонн, разорвался на мелкие куски, наполнив воздух гудением и визгом.

Конечно, слова "мелкие куски" следует понимать, учитывая величину парохода. Многие части корабля весом в тонну позже были найдены от места взрыва в радиусе 2 миль... Двухтонный кусок паровой машины, пролетев одну милю по воздуху, упал на проезжавший по центральной площади города автомобиль. Как подкошенные рухнули портовые бетонные склады и десятиметровые нефтяные вышки, стоявшие на другом берегу залива. Находившиеся у борта горевшего парохода четыре пожарные машины перелетели через пирс и упали в воду. Стоявшие у противоположного пирса американские пароходы "Хайфлайер" и "Вильсон Киин", несмотря на то что от взорвавшегося "Гранкана" их отделял длинный железобетонный склад, оказались сорванными со швартовов и получили сильные повреждения.

Вода у пирса, где только что еще стоял пароход, как будто испарилась, обнажив дно залива. Через несколько секунд высокая волна хлынула на берега бухты. Загруженная нефтью пятидесятиметровая баржа, ошвартованная по носу "Гранкана", как щепка, была выброшена на пирс и опустилась в 70 метрах от его края на крыши стоявших в ряд легковых машин, раздавив их, как куриные яйца... В других местах, на служебных стоянках, волной накрыло 600 автомашин.

Сила взрыва была чудовищна. Раскаленные металлические куски парохода, части его паровой машины и котлов, его груз: изуродованные взрывом фрезерные станки весом более тонны, сотни пылающих кип сизаля - все это взлетело в воздух и опустилось на город и залив в радиусе 2 миль. Тысячи мертвых чаек камнем упали на землю. Два спортивных самолета, пролетавших в это время над городом, были сбиты воздушной волной и погибли в заливе.

Роберт Моррис, рабочий химического завода, в момент взрыва ехал по территории порта в открытом "виллисе". Машину подняло в воздух на несколько метров и опустило на залитый

водой пирс. Вода смягчила удар и спасла водителя от раскаленных газов взрыва.

Большинство находившихся в порту людей было убито. Многие получили тяжелые ранения. Рабочий Фрэнк Тейлор находился в момент взрыва в складе инструмента. На него обрушилась крыша. Очевидцы рассказывали, что он, весь окровавленный, вылез из-под обломков здания, побежал по пирсу и прыгнул в воду. В состоянии шока он переплыл залив Галвестон и вылез на противоположный берег у своего дома. Увидев, что его жена и дети убиты взрывом, Тейлор схватил валявшийся под ногами молоток и начал лихорадочно прибивать доски разбитого жилища. Он сошел с ума...

Сотни домов на другом берегу залива были разрушены полностью. Взрывом выбило все стекла в домах, которые находились на расстоянии 25 миль от "Гранкана". Взрыв "десятитысячетонной гранаты" зафиксировали сейсмографы, находившиеся в тысяче миль от Техас-Сити. Специалисты подсчитали, что сила взрыва была равна силе пяти двадцатипятитонных, самых мощных авиационных бомб.

Гибель города

Чудовищный взрыв, прогремевший над заливом Галвестон в 9 часов 12 минут утра 16 апреля 1947 года, был лишь прелюдией к катастрофе Техас-Сити - города химии на юге США.

Опустившиеся после взрыва на город раскаленные осколки металла, горящие кипы сезаля явились причиной сотен очагов пожара. Одно за другим с быстротой цепной реакции вспыхивали нефте- и бензохранилища шести нефтеперегонных компаний. Из лопнувших в результате взрыва нефтепроводов текла нефть... Она воспламенялась при первом попадании раскаленного куска металла. Горели склады, горели дома, целые улицы. Район порта оказался отрезанным от города огненной стеной. Тушить пожары было некому: 27 человек из 50 пожарных города погибли при взрыве. В городе началась паника. Никто не знал, что произошло.

На новом химическом комбинате "Монсанто" в районе порта в момент взрыва "Гранкана" из 450 рабочих утренней смены было убито 154 человека. Двести человек было тяжело ранено. На комбинате загорелся главный склад химикатов. Горела сера... Ее удушливые пары относило утренним бризом в сторону города - многие жители были отравлены сернистым газом...

Одна за другой в пылающий и окутанный дымом Техас-Сити стали прибывать пожарные команды из близлежащих городов - Хьюстона, Веласко, Хай Айленда, Галвестона. Однако и они не были в состоянии помочь - то и дело вспыхивали новые очаги пожара. Городская радиостанция бездействовала. По

задымленным улицам Техас-Сити, осторожно пробираясь между трупами и обломками, курсировали полицейские машины. Их громкоговорители указывали обезумевшим от дыма и страха жителям наиболее безопасные пути эвакуации.

В одной из школ города, как и во всех других школах Техас-Сити, в момент, когда прогремел взрыв, шли обычные занятия. Взрывной волной выбило все стекла в стене школьного здания, обращенной к порту. Очень много детей получили ранения от осколков. Многие из них потеряли зрение. Ветер относил ядовитые пары горящей серы на школу. Среди детей началась паника, и кто знает, чем бы это кончилось, если бы один из учителей физподготовки не объявил тревогу. Он проводил неоднократно с учениками игру "в войну", учил их, что следует сделать для срочной эвакуации людей из дома, в который попала бомба. Объявленная тревога и спасла ребят. Они быстро разбились на отряды, сделали перекличку и строем направились к выходу из школьного здания. Но по каким-то причинам дверь, к которой они направились, оказалась запертой. Казалось, ребята разбегутся и станут искать спасения кто где может. Пары серы уже изрядно заполнили здание. Однако идущий впереди, поняв, что дверь заперта, согласно правилам игры, поднял вверх правую руку. Это означало изменение строем направления движения. "Отряды" вышли через другие двери: 900 школьников были спасены.

На спасение Техас-Сити командование армии США бросило полк солдат из расположенного поблизости форта "Крокер". Солдаты вели спасательные работы, вытаскивали из-под обломков рухнувших зданий покалеченных жителей. Позже командир форта "Крокер" генерал-майор Уэйндрайт в своем интервью газетчикам заметил:

"За свою тридцатипятилетнюю военную службу я не видел большей трагедии, чем в Техас-Сити".

Исполинский пожар неистовствовал, и, поскольку попытки его погасить ни к чему не приводили, мэр города обратился к губернатору штата Техас с просьбой направить все автомашины химического тушения на помощь гибнущему в огне Техас-Сити. Это было исполнено, и, казалось, победа над огнем близка. Но в 1 час 10 минут ночи, когда уже удалось ликвидировать основные очаги пожара, над заливом Галвестон один за другим взметнулись в черное небо два кровавых языка пламени, снова над городом прогремели взрывы. Это взорвались пароходы "Хайфлайер" и "Вильсон Киин".

Как выяснилось позже, прикрытые от взорвавшегося "Гранкана" большим железобетонным складом, оба судна,

получив сильные повреждения, были сразу же охвачены пламенем. Дело в том, что взрывной волной сорвало люковые закрытия, а дождь из раскаленных осколков воспламенил груз. В трюмах "Хайфлайера" было тоже "безобидное" удобрение - аммиачная селитра и 2 тысячи тонн серы. "Вильсон Киин", однотипный с "Гранканом", имел в трюме около 300 тонн селитры и генгруз. Те, кого миновали осколки, бросились тушить пожары. Но люди не смогли противостоять сильному жару и ядовитым парам серы: они покинули свои пароходы и перебрались на шлюпках на другую сторону залива за несколько минут до взрыва.

Хотя эти взрывы по своей силе были слабее первого, они разрушили расположенные на пирсе железобетонные склады. Упавшие на землю раскаленные осколки от этих двух пароходов стали причиной новых пожаров. При этом почти полностью оказались уничтоженными нефтяные склады компаний "Хамбл" и "Ричардсон".

Напряженная борьба с огнем длилась более трех суток. На рассвете четвертого дня, когда пламя было потушено и дым рассеялся, в лучах мирного весеннего солнца лежало более одной трети города в тлевших руинах. Три четверти всех химических предприятий было уничтожено тремя взрывами "безобидного удобрения" и огнем.

На улицах Техас-Сити, в его порту и в водах залива нашли полторы тысячи трупов. Несколько сот человек пропало без вести, и тела их не были обнаружены. Три с половиной тысячи тяжело раненных... Пятнадцать тысяч человек осталось без крова.

Материальный ущерб, нанесенный катастрофой, исчислялся почти сотней миллионов долларов.

Что же явилось причиной столь неожиданного и непредвиденного взрыва "безобидного груза"?

"За нарушение правил уличного движения"

Во время описываемых событий в Техас-Сити школа, из которой благодаря военной игре спаслось 900 детей, была превращена во временный морг. Сюда свозили неопознанные трупы, подобранные солдатами на улицах и извлеченные из-под обломков рухнувших зданий. Врачи, следователи и полиция опознавали жертвы. После пожара под рукой не было ни листа бумаги. Основные сведения о жертвах и их приметы пришлось писать на бланках полицейского городского управления.

По иронии судьбы к каждому трупу веревочкой привязывали номерной картонный жетон с типографской надписью: "За нарушение правил уличного движения".

Один из прибывших журналистов нью-йоркской газеты

мрачно заметил: "В таком случае уж лучше бы взяли бланки у пожарных - "За курение - штраф". Именно эта реплика натолкнула следователей Федерального бюро расследований США на правильный путь.

Следствие по взрыву "Гранкана" осложнялось тем, что очевидцы пожара на теплоходе, кроме репортера Клинтона, погибли, и сам объект возникшего пожара был уничтожен.

Назначенной сенатом США комиссии все же удалось установить следующее.

1. Фабрики, выпускавшие удобрение в стофунтовых бумажных мешках, нарушили элементарные нормы противопожарной безопасности. Тара для этого вещества должна быть только металлической.

2. Портовые власти Техас-Сити разрешали грузчикам во время работ в трюмах пароходов курить. Они курили и во время погрузки аммиачной селитры в трюме "Гранкана".

3. Ни капитан парохода "Гранкан", ни администрация порта не знали, каким колоссальным взрывным потенциалом обладает нитрат аммония (аммиачная селитра).

4. Ни руководивший тушением пожара в трюме "Гранкана" старший помощник капитана, ни руководство пожарной охраны Техас-Сити не знали, что тушить аммиачную селитру следовало только водой, и причем большим объемом воды.

5. Причиной пожара на "Гранкане", вероятнее всего, следует считать брошенный грузчиками в трюме окурок, а причиной взрыва - преступное действие безграмотного в этом деле старшего помощника капитана - применение паротушения.

Казалось бы, катастрофа в Техас-Сити должна была заставить морские круги многих стран обратить самое серьезное внимание на свойства аммиачной селитры как груза и пересмотреть правила его хранения, транспортировки и перевозки морем. Печальный опыт показал, что это - опаснейший груз, который можно поставить в ряд с такими взрывчатыми веществами, как порох, динамит, пироксилин, нитроглицерин, гремучая вата, сернистый углерод, сернистый эфир.

Да, к сожалению, в тот памятный для американцев день - 16 апреля 1947 года - ни офицеры "Гранкана", ни пожарные порта Техас-Сити не задумались о химических свойствах "безобидного груза" - удобрения для фермерских полей. Возможно, они просто не знали, что аммиачная селитра (NH_4NO_3) получается нейтрализацией азотной кислоты аммиаком, что с различными горючими веществами она образует взрывчатые смеси, носящие названия аммоналов, которые применяются в военном деле, а также при промышленных взрывных работах...

Взрыв нитрата аммония на "Гранкане" не был первым в истории морского судоходства. В хрониках кораблекрушений и аварий торгового флота мы находим случай взрыва аммиачной селитры до начала второй мировой войны.

Чилийский грузовой пароход "Будето" (4 300 регистровых тонн) с грузом нитрата аммония, леса, рогатого скота и почты совершал плавание из Вальпараисо в Нью-Йорк. Когда судно находилось близ Атико, на его борту взорвалось несколько сот тонн аммиачной селитры.

Больше половины пассажиров и команды парохода погибло. Повреждения были настолько серьезными, что "Будето" затонул во время буксировки в порт.

Говоря о взрывах химических веществ на судах, следует сказать, что история торгового мореплавания последних полутора столетий весьма насыщена подобными печальными происшествиями. К ним привели или незнание моряками свойств химического вещества, или их явное пренебрежение к его потенциальной опасности. Лишь постепенно, шаг за шагом, получая горькие уроки, моряки познавали свойства, нрав и капризы новых видов химической продукции. Другими словами, моряки учились на печальном опыте своих коллег.

Когда в начале прошлого века появились первые пароходы и увеличился спрос на уголь, едва ли кому из моряков могла прийти в голову мысль о том, что это безобидное топливо может взрываться при определенных условиях его хранения в трюме. Это просто казалось невероятным! Впервые в это поверили французские моряки, когда 23 января 1848 года от взрыва угольной пыли погиб пароход "Кувье".

Долгие годы ни в Европе, ни в Америке не могли точно объяснить причины самовозгорания угля, сена, хлопка и другого на первый взгляд "безобидного груза". С развитием химии увеличивался и ассортимент химических продуктов. Их приходилось перевозить как по суше, так и морем. И вот, уже в наш век, хроники торгового судоходства стали постепенно заполняться записями о "таинственных взрывах" аммиачной селитры, натриевой селитры, карбида кальция.

Эхо техасской катастрофы

Казалось, были сделаны необходимые выводы из печального урока на берегах Мексиканского залива. Но нет, прошло всего четыре месяца, и подобная катастрофа едва не постигла французский порт Брест.

28 июля 1947 года днем, в половине первого, на американском пароходе "Оушн Либерти", который следовал из Балтимора в Антверпен, вспыхнул пожар. Это случилось во время

стоянки парохода в порту Брест. В трюмах этого судна находилось более 7 тысяч тонн различного груза, в том числе 3309 тонн аммиачной селитры. Судно было почти полностью охвачено пламенем, когда портовые власти в 1 час 45 минут распорядились отбуксировать его в открытое море Сначала, правда, его пытались затопить Но проржавевшие кингстоны открыть не удалось Когда "Оушн Либерти" оттянули на полмили от ближайших к нему портовых сооружений, он взлетел на воздух. Из команды парохода, которая, кстати, ничего не подозревала, продолжая тушить пожар, не спасся ни один человек Несмотря на то что взрыв произошел на значительном удалении от берега, в городе было убито более 100 человек и многие получили увечья. Упавшие на порт раскаленные осколки парохода и груза вызвали многочисленные пожары Ущерб, нанесенный взрывом портовым сооружениям, исчислялся в 3 миллиона фунтов стерлингов. Единственное, что осталось от "Оушн Либерти", - это кусок кормы.

Комиссией, разбиравшей это дело, было установлено, что взрыв произошел по той же причине, что и на "Гранкане": при тушении аммиачной селитры применили пар..

Второе эхо техасской катастрофы прогремело через двенадцать дней, 9 августа, на другом конце земного шара, вдали от Мексиканского залива и Бреста. Взрыв "безобидного груза" произошел в Австралии, в порту Мельбурн. Английский пароход "Махиа", грузоподъемностью более 10 тысяч тонн, готовился к рейсу в Англию Во время грузовых работ в трюме по неизвестной причине один за другим, с промежутком в секунду, произошло четыре взрыва Груз, уложенный на твиндеках и верхней палубе, был выброшен на несколько десятков метров вверх Через несколько минут в другом трюме произошел пятый, самый сильный взрыв, и судно было почти полностью разрушено. Расположенные в 150 метрах от парохода береговые склады загорелись. Лишь через б часов их с трудом удалось потушить силами всех пожарных команд города

Этот взрыв унес еще несколько десятков человеческих жизней. Убытки от пожара были колоссальные Эксперты считали, что взрывы в трюме парохода "Махиа" произошли из-за пожара. Одна из бочек с "безобидным грузом" протекала, а возникшая во время погрузки при ударе одной из железных бочек о металлическую переборку искра воспламенила разлившуюся в трюме жидкость

Почему произошел взрыв, оставалось также загадкой. Единственное, что было известно на судне, помимо прочего груза, находилось 40 тонн хлоратов.

МОЛОЧНЫЙ РЕЙС

Плавание из шотландского порта Странраер через пролив Норт Чэннел в порт Северной Ирландии Ларн английские моряки в шутку называют "молочным рейсом" На этой линии действительно по утрам перевозят молоко, и маршрут протяженностью всего 35 миль является самым коротким морским путем между Шотландией и Северной Ирландией

Едва ли кто на Британских островах в начале 1953 года мог предполагать, что именно на этой "молочной линии" произойдет катастрофа, которая по своей парадоксальности в хрониках кораблекрушений займет место рядом с "Титаником" и "Вестрисом".

Но случилось так, что почти новый, специально спроектированный для этой линии морской паром "Принцесса Виктория", выполняя очередной рейс, послал в эфир призыв о помощи На SOS откликнулись береговые спасательные станции и суда, находившиеся в это время рядом в море Но попытки спасти паром оказались безуспешными его искали 4 часа и так и не нашли, он уже лежал на дне, унеся с собой большинство находившихся на его борту людей Это судно было рассчитано на перевозку 1 500 человек, но, на счастье, в тот злополучный рейс на нем было всего 127 пассажиров Спаслось 43 человека Если бы паром отправился в то плавание с полным комплектом пассажиров, то это был бы второй "Титаник".

С конца прошлого века сообщение между Шотландией и Северной Ирландией поддерживалось морскими железнодорожными и автомобильными паромами. Погибшая в 1953 году "Принцесса Виктория" являлась четвертым по счету паромом, носящим это название Первый из них, паровой колесный паром, построили в Домбартоне в 1890 году Через три десятилетия его сменил трех-винтовый турбоход, проплававший благополучно на этом маршруте почти 20 лет. Третий паром имел недолгую жизнь, в начале второй мировой войны его переделали в минный заградитель, а в 1940 году он затонул, подорвавшись на своей же мине близ Хамбера. "Принцесса Виктория", о которой идет речь, была построена в 1947 году в Шотландии судостроительной фирмой "Дэнни и братья". По типу судно являлось морским пассажирско-автомобильным паромом. Его регистровая вместимость равнялась 2 694 тоннам, длина - 92, 4 метра, ширина - 14, 9 метра, осадка - 3, 9 метра. Два дизеля фирмы "Зульцер" приводили в движение два винта диаметром 2, 66 метра, обеспечивая скорость 19 узлов. Судно могло принять 1

515 пассажиров, 51 члена экипажа, груз и автомобили. Паром являлся собственностью транспортной комиссии Великобритании и эксплуатировался управлением государственных железных дорог страны.

Утром 31 января 1953 года по графику "Принцесса Виктория" должна была выйти в очередной рейс. Большинство пассажиров прибыло в Странраер ночным поездом из Лондона. К утру погода резко ухудшилась: над морем неслись свинцовые облака, и ветер срывал верхушки волн. За два часа до предусмотренного расписанием отхода судна его капитан Джеймс Фергусон получил от метеорологов прогноз погоды. В нем говорилось, что близ Малина и Лок-Райана, на пути следования "Принцессы Виктории", ожидается штормовой ветер, который потом перейдет в норд-вест от умеренного до сильного. Поскольку по заведенной традиции паромы линии Странраер-Ларн никогда не нарушали расписания из-за погоды, капитан Фергусон и не подумал о том, что рейс можно отложить. Тем более что в этот раз судно было недогружено: всего 127 пассажиров и 44 тонны груза - чай, обувь и мануфактура. Если бы даже Фергусон и решил "переждать погоду", то это выглядело бы для фирмы просто-напросто несолидно. К тому же среди его пассажиров были два члена парламента Северной Ирландии и сорок специалистов авиационной промышленности, которые торопились в Белфаст.

В 7 часов 45 минут "Принцесса Виктория", дав отходной гудок, отвалила от причала. Помимо пассажиров, на ее борту находилось 49 членов экипажа. Так начался этот роковой для парома рейс...

Прошло ровно два часа, и радиостанции ближайших портов и находившихся поблизости судов услышали в эфире сигнал срочности ТТТ: "Принцесса Виктория". Дрейфую близ устья Лох-Райан. Судно неуправляемо. Нужна немедленная помощь буксира". Это казалось странным, потому что еще в 9 часов 40 минут паром

видели с берега, когда он медленно шел на север навстречу ветру.

Принятое сообщение тут же передали на спасательную станцию в Портпатрике. Но ни там, ни в Странраере буксиров не оказалось. Спасатели обратились по радио к судовладельцам, чьи конторы были расположены по берегам реки Клайд. Но и у них не было ни одного буксира: все они в это время находились в заливе Дугласа. Командование королевского военно-морского флота Шотландии, получив тревожное сообщение, отдало приказ командиру эсминца "Контест", который стоял под парами в Гриноке, немедленно выйти на помощь.

Ближе всех к "Принцессе Виктории" в море, у горла залива Килбраннана, находилось спасательное судно "Сальведа". Оно, приняв сообщение парома, тут же изменило курс.

При нормальной погоде "Контест" мог бы дойти до "Принцессы Виктории" за час, но сейчас, из-за сильного волнения, ему пришлось сбавить ход до среднего и ниже. Он мог прибыть только к 13 часам. Вынуждена была уменьшить скорость и "Сальведа".

В 10 часов 32 минуты в эфире раздался сигнал бедствия: "SOS, SOS, SOS. "Принцесса Виктория" четыре мили к северо-западу от Корсуолла. Автомобильная палуба затоплена, сильный крен на правый борт, нужна немедленная помощь, судно неуправляемо".

Что же в это время происходило на пароме? Почему судно передало по радио призыв о помощи?

Выйдя из залива Лох-Райан в открытое море, "Принцесса Виктория" встретила противный северный ветер, скорость которого достигала 75-80 миль в час. Пока судно шло на север, волны разбивались о нос парома. Но как только паром лег на новый курс, их удары пришлись в корму.

От своей предшественницы "Принцесса Виктория" отличалась конструкцией кормовых ворот и грузовой палубы. Ворота были сделаны на шарнирах и состояли из двух створок высотой 1, 67 метра при ширине 4, 2 метра. Каждая створка при открывании складывалась пополам. Под ударами волн в корму судна правые створки ворот прогнулись внутрь и перекосились: закрыть их после этого оказалось невозможным. Видя, что вода начинает заливать автомобильную палубу, капитан Фергусон решил вернуться в залив Лох-Райан, ведя судно кормой вперед. При свирепствовавшем шторме это было возможно только с помощью носового руля, которым был оборудован паром. Но для этого на баке нужно было освободить чеку, крепившую баллер. В это время судно испытывало сильную килевую качку, и посланные на бак боцман и два матроса подвергались большому риску оказаться за бортом. Они не сумели выбить чеку баллера носового руля, и капитан, больше не пытаясь вернуться в порт своим ходом, стал ждать буксира.

Через несколько минут кормовые ворота парома под действием воды раскрылись почти полностью, и вода хлынула на автомобильную палубу. В конструкции автомобильной палубы этого судна тоже имелось одно новшество: число штормовых шпигатов и их размеры были уменьшены до минимума (потом мы объясним, почему это было сделано). Вода, не успевая стекать через шпигаты, метровым слоем перекатывалась по палубе. Она

собралась по правому борту, и судно получило крен в 10 градусов.

Дело принимало серьезный оборот, и капитан Фергусон был вынужден послать в эфир SOS. После 10 часов утра вода с автомобильной палубы через пожарную дверь стала проникать в пассажирский салон.

"Принцесса Виктория" могла бы остаться на плаву, если бы залитой оказалась только автомобильная палуба, во всяком, случае, судно продержалось бы на плаву гораздо больше времени. Затопление же сразу двух помещений обрекало паром на гибель из-за потери остойчивости. Видимо, капитан Фергусон не оценил, насколько важно было обеспечить водонепроницаемость пожарных дверей и не дать воде проникнуть в помещение салона. Проходили минуты - вода продолжала заливать автомобильную палубу и салон. Пробовали отливать воду ведрами, но быстро оставили, понадеявшись на помощь спасателей.

В 10 часов 45 минут Фергусон передал в эфир еще один SOS, сообщив, что "Принцесса Виктория" находится у входа в Лох-Райан. Сразу же после этой передачи он объявил пассажирам, что скоро подойдет помощь, и попросил их собраться на прогулочной палубе "В" (над затопленной палубой), где команда раздала им спасательные нагрудники.

Крен парома на правый борт продолжал быстро увеличиваться, людям уже трудно было передвигаться по наклонным палубам. На прогулочной палубе вдоль левого борта натянули леера. Пассажиры были спокойны, они знали, что судовой радист Давид Бродфут поддерживает постоянную связь с берегом и судами, которые подойдут на помощь с минуты на минуту.

В 13 часов 08 минут капитан Фергусон сообщил: "Сейчас остановились. Паром лежит набоку. Готовимся оставить судно".

В эти минуты крен на правый борт достигал 45 градусов, и шлюпки правого борта спустить было уже невозможно. Всего на пароме имелось шесть двадцатишестифутовых металлических спасательных шлюпок, по три с каждого борта, которые могли вместить 330 человек. При создавшемся крене спускать шлюпки левого борта было рискованно для жизни людей, но у капитана Фергусона не было другого выхода. Видимо потеряв надежду на помощь и ожидая, что судно в любую минуту может перевернуться вверх килем, он отдал команду спускать шлюпки.

В шлюпке № 4 разместили женщин и детей. Но, как только она оказалась на воде, набежавшая волна ударила ее о борт парома с такой силой, что почти всех, кто в ней находился, выбросило в море... В один из планов входило посадить людей в

шлюпки с таким расчетом, что, когда паром пойдет ко дну, эти шлюпки (с отданными заранее талями) останутся плавать на воде. Но капитан знал наверняка, что, прежде чем затонуть, паром перевернется вверх килем, и шлюпки, ничем не удерживаемые на кильблоках, завалятся на палубу. Оставалось только надеяться, что в момент погружения "Принцессы Виктории" с ее верхней палубы всплывут тридцать спасательных скамеек (на 1 140 человек) и спасательные круги.

Позже, во время расследования катастрофы, эксперты высказали мнение, что капитану Фергусону (который погиб) следовало спустить шлюпки намного раньше. И хотя это мнение было в принципе правильным, в отчете следствия указывалось: "Условия погоды были столь жестоки, что попытка спустить шлюпки оказалась бы катастрофической". Если это так, то все спасательные шлюпки "Принцессы Виктории", одобренные министерством транспорта Великобритании при последнем инспекторском осмотре в мае 1952 года, вообще не соответствовали своему назначению как спасательные.

"Принцесса Виктория" опрокинулась и пошла ко дну раньше, чем прибыли суда, казалось бы, хорошо организованной и налаженной спасательной службы Великобритании. Почему это произошло?

В 13 часов 54 минуты, в тот момент, когда "Принцессу Викторию" тщетно разыскивали у Лох-Райана и Корсуолла, Фергусон, к удивлению всех, передал в эфир:

"По определению, наше место пять миль восточнее Коплендского входа в Белфаст-Лоу".

Оказалось, что и сам капитан не знал координаты своего судна. Его искали у берегов Шотландии, а оно в это время тонуло у берегов Северной Ирландии. Получилось, что с момента подачи первого сигнала тревоги до сигнала, переданного в 13 часов 54 минуты, "Принцесса Виктория" прошла и продрейфовала через весь пролив Норт Чэннел и оказалась поблизости от Белфаста. Если бы только Фергусон в одной из своих радиограмм упомянул, что судно движется в этом направлении, людей наверняка бы спасли...

Этот сигнал с парома приняли несколько судов прибрежного плавания, укрывшиеся от непогоды в Белфаст-Лоу. На судах "Орчи", "Пасс оф Драмочтер", "Лэйирсмур" и рыболовном траулере "Ист Коатс" радисты прослушивали эфир. Капитаны всех этих судов знали, что на спасение парома уже вышли эсминец "Контест", спасатель "Сальведа" и моторный бот из Портпатрика. В час дня радиостанция Би-би-си дала новые координаты "Принцессы Виктории" и сообщила, что требуется дополнительная

помощь находившихся поблизости от Белфаст-Лоу судов. Тотчас же все четыре названных судна вышли в море. Изменили свой курс и три судна, искавшие паром у Корсуолла, - они направились к побережью Северной Ирландии.

В 13 часов 58 минут идущие на помощь суда приняли с "Принцессы Виктории" последнее сообщение: "Судно лежит набоку. Машинное отделение затоплено. Мы покидаем судно". После этого связь по радио с паромом прекратилась. Прибыв по "указанному адресу", спасатели опять не нашли "Принцессу Викторию". На экранах индикаторов радиолокационных станций эсминца "Контест" и спасательного судна "Сальведа" никаких эхо-сигналов от судов в этом районе не появилось, в море не было видно ни спасательных шлюпок, ни плавающих на воде обломков. Значит, Фергусон опять дал место неверно. И лишь только когда судно "Орчи" прошло несколько миль сначала на север и потом на северо-северо-восток, спасатели наконец обнаружили точное место, но, увы, уже место гибели парома. На воде плавали обломки, спасательные круги, скамьи перевернутые шлюпки. Драма разыгралась менее чем в пяти милях к северо-северо-востоку от острова Мью.

"Орчи" сообщил координаты места гибели парома капитану спасательного бота, который спустили на воду со слипа в Донахади в 13 часов 40 минут. Этот бот в основном и спас почти всех, кто сумел остаться на воде после того, как "Принцесса Виктория" затонула. Двадцать девять человек оказалось в шлюпке № б, один в шлюпке № 5, один - на спасательной скамье. Их нашли в 15 часов 30 минут - спустя полтора часа после гибели парома. Потом подошел эсминец "Контест" и спас шесть человек со шлюпки № 2 и еще двух с плававших скамей. Траулер "Ист Коатс" спас одного человека и поднял на борт шесть трупов Еще двоих со скамей сняли запоздавшие спасатели бота из Портпатрика. Последней прибыла "Сальведа" - судно, которое первым приняло сигнал SOS. Она подошла к месту трагедии, когда поиски уже были прекращены.

Всего спасли 43 человека - 33 пассажира и 10 членов экипажа. Среди спасенных не было ни капитана Фергусона, ни радиста Бродфута. Таким образом, из 176 человек, находившихся на борту парома, погибло 133. При этом не спаслись ни одна женщина и ни один ребенок.

Многие месяцы пресса Англии комментировала трагедию в Норт Чэннеле. Общественность страны требовала ответа на вопрос "Почему погиб паром?". Ведь он был спущен со стапеля одной из лучших шотландских судостроительных фирм, которая специализировалась в проектировании и строительстве морских

паромов, его строительство велось под наблюдением "Регистра Ллойда" и британского министерства транспорта. Проект парома отвечал последним техническим требованиям безопасности человеческой жизни на море. Судном командовал дипломированный капитан дальнего плавания, имевший большой опыт плавания и отличный послужной список.

Ответ на вопрос "Почему погиб паром?" должно было дать официальное расследование катастрофы, которое велось в Белфасте с 1 марта по 9 мая 1953 года. Оно проходило под председательством судьи Кэмпбелла, известного специалиста по разбору морских аварий. Ему помогали три технических консультанта, один из которых, Робб, был профессором университета в Глазго.

Заключение следственной комиссии гласило: "Морской паром "Принцесса Виктория" погиб из-за утраты своих мореходных качеств, что было вызвано:

1) порочной конструкцией кормовых ворот, которые не выдержали напор волн, и, таким образом, вода проникла на автомобильную палубу;

2) неэффективностью водоотливных средств, которые

не смогли устранить собравшуюся на верхней палубе воду, что вызвало крен на правый борт, привело к потере остойчивости и опрокидыванию судна и его затоплению".

Расследование показало, что новая конструкция шарнирных створчатых ворот не была одобрена ни классификационным обществом, ни министерством транспорта. В ходе дела выяснилось, что еще в ноябре 1951 года правая створка кормовых ворот "Принцессы Виктории" была повреждена во время шторма и ворота закрыть не смогли. Позже их отремонтировали, но конструкцию не изменили.

Кроме того, эксперты с удивлением установили, что на рабочих строительных чертежах "Принцессы Виктории" отсутствовали штормовые шпигаты для стока попавшей на автомобильную палубу воды. Дело в том, что владельцы судна решили их просто не делать, чтобы в будущем не иметь нареканий и жалоб со стороны владельцев автомашин - ведь морская вода, попадая через штормовые шпигаты на палубу, могла испортить никелировку лимузинов.

Но тем не менее, несмотря на такие отступления от норм обеспечения безопасности судна, "Принцесса Виктория" получила свидетельство на годность к плаванию.

Трагическая гибель английского парома послужила жестоким уроком - в Великобритании стали больше заботиться о безопасности плавания пассажирских судов в целом и, в

частности, об обеспечении надежности кормовых ворот паромов и совершенствовании шлюпочного устройства.

Из этой катастрофы сделало вывод и Королевское спасательное общество - оно стало оборудовать свои суда не только радиотелефонными установками, но и радиостанциями для связи с береговой базой.

ДРАМА "МЭРИ ДЖИН"

Эта трагическая история никогда бы не произошла, если бы Теодор Коргат не сдал в аренду свой моторный прогулочный катер "Мэри Джин" веселой компании молодых людей. Это случилось в начале февраля 1953 года на Сейшельских островах, что расположены в Индийском океане в 1000 милей к востоку от побережья Кении и на таком же расстоянии к северу от Мадагаскара. Группа студентов решила совершить двадцатимильную прогулку с острова Праслин в Порт-Викторию на острове Махе.

Свой старый, видавший виды катер Коргат обычно использовал как "морское такси" для моряков иностранных торговых судов, стоявших на внешнем рейде Порт-Виктории. Когда в порту не было гостей, "Мэри Джин" перевозила между островами мелкие партии груза.

В этот рейс с острова Праслин на Махе Коргат взял с собой пятнадцатилетнего сына Сэлби и своего приятеля Луиса Лоренса, бывшего матроса, который должен был выполнять обязанности капитана катера. С острова Праслин "Мэри Джин" приняла на борт пять юношей и двух молоденьких женщин. Морские власти острова об этой прогулке ничего не знали: Коргат не сделал, как это было положено, записи о выходе "Мэри Джин" в море.

Когда до Порт-Виктории оставалось уже 7, 5 мили, на "Мэри Джин" забарахлил двигатель - старый мотор от разбитого "понтиака". А когда до порта назначения оставалось 2, 5 мили, мотор израсходовал весь бензин. Уверенный в том, что катер скоро заметят с берега, Коргат отдал якорь и стал ждать помощи. С наступлением ночи на остров пришел циклон. Единственный якорный канат лопнул, и "Мэри Джин" стала дрейфовать. Когда рассвело, острова Махе уже не было видно, горизонт был чист, вставало солнце. К полудню оно было в зените, опаляя своими знойными лучами незадачливых пассажиров катера. Всем хотелось есть и особенно пить. Кроме взятого с собой в корзине завтрака на 10 человек и начатой пачки бисквитов, у них было 9 пинт воды. Общим решением постановили распределить воду и пищу поровну, чтобы хватило на несколько дней. Прошло 10 дней, все запасы воды и пищи кончились. Однако никто из пассажиров, ни капитан, ни сам Коргат с сыном не теряли надежды, что скоро их обнаружат. Но они ошиблись. Как выяснилось позже, поиски "Мэри Джин" были прекращены на пятые сутки после того, как катер покинул остров Праслин.

Прошло еще двое суток. Молодые женщины, изнемогая от

жажды и жары, почти в беспамятстве лежали на койках в каюте катера. Это было единственное место, куда не попадали лучи солнца.

На тринадцатый день над "Мэри Джин" пронеслась тропическая гроза. В дело пошли все ведра, банки, склянки, которые нашлись на катере. Потерпевшим аварию удалось собрать почти 20 галлонов пресной воды. Вода вернула их к жизни и придала силы. Они пытались ловить рыбу с помощью сделанных из проволоки крючков и самодельной остроги. Но все оказалось напрасным - рыбы не было. На пятнадцатый день в кокпит катера упала летучая рыба. Ее отдали женщинам, и они съели рыбу сырой. Однако с каждым днем они слабели все больше, не имея сил подняться на ноги.

Если не считать летучую рыбу, съеденную женщинами, вся компания на "Мэри Джин" провела без пищи 33 дня. И именно в этот день на палубу катера села большая морская птица. Лоренс убил ее самодельным гарпуном. Птицу разделили на десять одинаковых кусков. Спустя два дня они поймали еще двух морских птиц, выпили их кровь и дочиста обглодали кости.

Вероятно, жуткое зрелище являла собой "Мэри Джин" с несчастными людьми, которые более походили на скелеты, обтянутые обожженной тропическим солнцем кожей.

На тридцать шестой день дрейфа близ экватора несчастные увидели на горизонте остров. Но ветер был противный, и течение отнесло катер в другую сторону. Люди, видя, как остров скрылся за горизонтом, поняли, что надежды больше нет. Почти все потеряли в этот момент присутствие духа и приготовились к смерти. Потом им удалось поймать еще двух птиц и еще раз увидеть землю. Но и на этот раз то ли ветер, то ли течение пронесло "Мэри Джин" мимо увиденной суши.

11 марта умерла одна из женщин, вскоре, на сорок третий день дрейфа, - вторая. Через неделю умерли трое из оставшихся студентов. Их тела, брошенные за борт, тут же были растерзаны акулами. На шестьдесят второй день умер четвертый из юношей. В тот же день Лоренс неожиданно вскочил, руками разодрал на груди свою рубаху и с криком: "Я горю! Я горю!" - прыгнул за борт катера: накануне ночью он пил морскую воду. Через 8 дней умер владелец катера Коргат. Перед смертью у него несколько дней было сильное желудочное кровотечение, он уже не мог ни стоять, ни сидеть. До последней минуты, пока сознание не покинуло его, он лежа делал записи в судовом журнале. В самой последней строчке этих записей говорится о состоянии его сына Сэлби.

Итак, на борту "Мэри Джин" в живых из десяти остались только двое: Сэлби Коргат и двадцатилетний студент Антонэ

Видот. У них не было сил столкнуть в воду тело Теодора Коргата, которое разлагалось на солнце.

На семьдесят четвертый день Сэлби и Антонэ услышали гудок теплохода. На них надвигалась громада танкера. Ни тот, ни другой не были в состоянии даже крикнуть. Когда танкер (он шел под флагом Италии) поравнялся с катером, Видот из последних сил приподнялся на локте и махнул рукой. Итальянские моряки увидели их, спустили на воду шлюпку и подняли на борт танкера...

История "Мэри Джин" поучительна со многих точек зрения, и, хотя с момента этого печального события прошло немало времени, оно до сих пор остается в числе хрестоматийных описаний трагедий на море. Ее можно встретить во многих зарубежных учебниках и руководствах для яхтсменов и владельцев прогулочных катеров.

МОРСКИЕ КАТОСТРОФЫ.

1782 г. 29 августа.

Британский линейный корабль "Royai George" опрокинулся на борт и через три минуты затонул на рейде Портсмута. Из 1200 находившихся на его борту человек погибло более 800.

1800 г. 17 марта.

Британский линейный корабль "Queen Charlotte" сгорел на рейде Ливорно. Из 859 человек погибло 673.

1807 г. 14 февраля.

Британский фрегат "Ajax" сгорел близ Тенедоса. Погибло около 300 человек.

1811 г. 24 декабря.

Британские линейные корабли "Deffence" и "St-George" погибли на отмелях побережья Ютландии. На первом корабле из 593 членов экипажа спаслось 6, на втором из 738 - 7 человек.

1832 г. 12 апреля.

Американский колесный пароход "Brandyvane" погиб на Миссисипи от пожара. Число жертв составило 260 человек.

1833 г. 11 мая.

Английский парусный корабль "Lady of the Lake", следуя из Ливерпуля в Квебек, затонул в Атлантике в результате столкновения с айсбергом. Погибло 215 человек.

1837 г. 16 февраля.

Английский парусный корабль "Jane and Margaret" погиб у берега острова Мэн. Число жертв превысило 200 человек.

1837 г. 9 мая.

Американский колесный пароход "Sherrod" сгорел на Миссисипи. Погибло 175 человек.

1837 г. 29 октября.

Американский колесный пароход "Monmuuth" затонул на Миссисипи в результате столкновения с другим пароходом. Погибло 234 человека.

1838 г. 14 июня.

Американский колесный пароход "Pulaski", следуя из Саванны в Балтимор, погиб у берегов Северной Каролины из-за взрыва паровых котлов. Число жертв составило 140 человек.

1840 г. 13 января.

Американский колесный пароход "Lexington" сгорел на пути из Нью-Йорка в Стонингтон. Погибло 140 человек.

1841 г. 19 февраля.

Американский парусный корабль "Govener Fenner", следуя из Ливерпуля в Нью-Йорк, затонул в результате столкновения с

другим судном у юго-западного побережья Англии. Погибло 122 человека.

1841 г. 9 августа.

Американский пассажирский пароход "Erie" сгорел на озере Эри. Погибло 175 человек.

1842 г. 30 августа.

Российский 74-пушечный линейный корабль "Ингерманланд" погиб на подводных камнях в Скагерраке Число жертв составило 340 человек. 1847 г. 28 апреля. Английский парусный корабль "Exmouth" затонул на пути из Лондондерри в Квебек Из 251 человека спаслось 3 человека.

1847 г. 21 ноября.

Пассажирский пароход "Phoenix", принадлежавший Голландии, сгорел на озере Мичиган. Погибло 240 человек.

1847 г. 20 декабря.

Британский паровой фрегат "Avenger" погиб у северного побережья Африки Из 200 человек спаслось 4 офицера и 5 матросов.

1848 г. 24 августа.

Американский парусный корабль "Ocean Monarch" сгорел в устье Мерсея сразу же после выхода из Ливерпуля Погибло более 200 человек.

1850 г. 30 марта.

Английский пассажирский пароход "Royal Adelaide" потерпел крушение на мели близ Маргита. Погибло 400 человек.

1850 г. 23 октября.

Турецкий флагманский линейный корабль "Neiri Shevkat" взорвался на рейде Константинополя Погибли вице-адмирал Махмуд-паша, его свита и более 500 моряков, число раненых превысило 200 человек.

1851 г. 29 января.

Американский колесный пароход "John Adams" затонул на Миссисипи после удара о топляк. Погибло 123 человека.

1852 г. 4 января.

Британский парусно-колесный пароход "Amazon" погиб от пожара в Атлантическом океане на пути в Америку. Число жертв составило более 100 человек.

1852 г. 26 февраля.

Британский парусно-колесный фрегат "Birkenhead" налетел на подводный камень близ мыса Доброй Надежды и затонул. Из 630 членов экипажа и пассажиров погибло 454 человека.

1852 г. 20 августа.

Американский пассажирский пароход "Atlantic" затонул в результате столкновения с другим пароходом на озере Эри.

Погибло более 250 человек.

1853 г. 16 февраля.

Американский парусный корабль "Independence" сгорел у берегов Южной Калифорнии. Погибло 140 человек.

1853 г. 3 мая.

Американский парусный корабль "William and Mary" затонул у Багамских островов. Погибло 170 человек.

1853 г. 29 сентября.

Английский парусный корабль "Annie Jane" разбился на скалах у побережья Шотландии. Погибло 348 человек.

1853 г. 24 декабря.

Американский пароход "San Francisco" затонул у берегов Калифорнии. Перед гибелью судна на его борту вспыхнула эпидемия желтой лихорадки. Погибло 240 человек.

1853 г. 30 декабря.

Английский парусный корабль "Staffordshire", следуя из Ливерпуля в Бостон, погиб на мели острова Сиил. Число жертв составило 178 человек.

1854 г. 20 января.

Английский парусный корабль "Tayleur" разбился на скалах у Ломбея Погибло 380 человек.

1854 г. 29 апреля.

Германский парусный корабль "Fvourite" затонул после столкновения с американским парусным кораблем "Hespera". Погиб 201 человек.

1854 г. 10 мая.

Английский парусный корабль "Lady Nugent", выйдя из Мадраса, затонул во время шторма Погибло более 400 человек.

1854 г. 27 сентября.

Американский пассажирский пароход "Arctic", следуя из Англии в Америку, затонул после столкновения у мыса Рейс с французским пароходом "Vesta". Погибло 350 человек.

1854 г. 13 ноября.

Американский парусный корабль "New Era", следуя из Бремена в Нью-Йорк, погиб на мели в 15 милях к югу от мыса Сэнди-Хук. Число жертв превысило 300 человек.

1854г. 13-16 ноября.

Британский парусно-винтовой фрегат "Prince" (вошел в историю как "Черный принц") и десять других кораблей англо-французской эскадры погибли во время шторма у Балаклавы Число жертв превысило 500 человек.

1855 г. 1 мая.

Английский парусный корабль "John" разбился на скалах близ Фалмута Погибло 196 человек.

1856 г. 30 января.

Чилийский военный корабль "Cazador" погиб на мели. Из 358 человек спаслось 43.

1856 г. 20 февраля.

Американский парусный корабль "John Ratlege" затонул после столкновения с айсбергом у острова Ньюфаундленд Погибло 135 человек.

1856 г. 2 ноября.

Американский пассажирский пароход "Lyonnals" затонул после столкновения с другим пароходом у острова Нантакет Погибло 260 человек.

1857 г. 26 июня.

Канадский пароход "Montreal" погиб от пожара на пути из Квебека в Монреаль Число жертв составило 250 человек.

1857 г. 20 августа.

Английский клипер "Duncan Dunbar" из-за навигационной ошибки разбился о скалы близ Сиднея. Из 113 человек спасся 1.

1857 г. 10 сентября.

Российский линейный корабль "Лефорт" опрокинулся и затонул во время шторма в Балтийском море. Погибло 826 человек.

1857 г. 12 сентября.

Американский пассажирский пароход "Central America", имея на борту более 400 человек, затонул во время шторма на пути из Гаваны в Нью-Йорк.

1858 г. 13 июня.

Американский колесный пароход "Pennsylvania" был разрушен взрывом парового котла на Миссисипи близ Мемфи са. Погибло 160 человек.

1858 г. 13 сентября.

Германский пассажирский пароход "Austria" погиб от пожара на пути из Гамбурга в Нью-Йорк. Число человеческих жертв достигло цифры 471.

1859 г. 27 апреля.

Американский парусный корабль "Pomona", следуя из Ливерпуля в Нью-Йорк, потерпел крушение на мели у берегов Ирландии. Погибло 388 человек.

1859 г. 25 октября.

Английский парусно-винтовой корабль "Royal Charter" был выброшен штормом на скалы побережья Англси. Погибло 456 человек.

1860 г. 19 февраля.

Английский пассажирский пароход "Hungaria" погиб на мели у мыса Сейбл. Число жертв составило 205 человек.

I860 г. 18 августа.

Российский паровой клипер "Пластун" затонул через две минуты после взрыва крюйт-камеры. Из 110 членов экипажа спаслось 35 человек.

1860 г. 19 сентября.

Турецкий паровой фрегат "Ertogrul" затонул у берегов Японии. Из 609 человек спаслось 69.

1861 г. 8 сентября.

Американский пассажирский пароход "Lady Elgin" затонул в результате столкновения с другим пароходом на озере Мичиган. Погибло более 300 человек.

1862 г. 27 июля.

Американский пассажирский пароход "Golden Gate" погиб от пожара на пути из Сан-Франциско в Панаму. Из 338 человек спаслось 80.

1863 г. 7 февраля.

Английский пассажирский пароход "Orpheus" погиб на побережье Новой Зеландии. Число жертв составило 190 человек.

1863 г. 27 апреля.

Английский пассажирский пароход "Anglo-Saxon" во время тумана разбился на подводных камнях мыса Рейс. Погибло 237 человек.

1865 г. 27 апреля.

Американский колесный пароход "Sultana" сгорел после взрыва парового котла на Миссисипи близ Мемфиса. Число погибших составило 1653 человека, спасенных -

741 человек.

1865 г. 24 августа.

Английский парусный корабль "Eagle Speed". Погиб в шторм близ Калькутты. Число жертв составило 265 человек.

1866 г. 11 января.

Английский пассажирский пароход "London" затонул во время шторма в Бискайском заливе. Погибло 220 человек.

1866 г. 30 января.

Американский колесный пароход "Miami" сгорел после взрыва парового котла на Миссисипи. Погибло 150 человек.

1866 г. 3 октября.

Американский пассажирский пароход "Evening Star" затонул на пути из Нью-Йорка в Новый Орлеан. Погибло 250 человек.

1869 г. 20 февраля.

Австро-венгерский паровой фрегат "Radetzky" взорвался во время учебного плавания в Адриатике. Погибло 345 человек.

1869 г. 27 октября.

Американский колесный пароход "Stonewall" сгорел на

Миссисипи, ниже Каиро. Погибло около 200 человек.

1870 г. 7 сентября.

Британский броненосец "Captain" опрокинулся и затонул у мыса Финистерре. Погибло 472 человека.

1870 г. 19 октября.

Английский пассажирский пароход "Cambria" погиб на подводных камнях у побережья Ирландии. Из 170 человек спасся 1.

1871 г. 27 января.

Английский пароход "Kensington" у мыса Гаттерас столкнулся с американским барком "Templar". Оба судна затонули. Погибло 150 человек.

1873 г. 22 января.

Английский клипер "Northfleet" потоплен у мыса Дэнджнесс налетевшим на него ночью испанским пароходом "Murillo". Из 379 человек спаслось 86.

1873 г. 1 апреля.

Английский пассажирский пароход "Atlantic" из-за навигационной ошибки погиб на скалах у побережья Новой Шотландии. Число жертв составило 547 человек.

1873 г. 23 ноября.

Французский лайнер "Ville Du Havre" затонул в Северной Атлантике после столкновения с английским парусным кораблем "Loch Earn". Погибло 230 человек.

1874 г. 11 сентября.

Английский пассажирский пароход "Culcutta", уничтожен пожаром на пути из Англии в Аден. Большая часть находившихся на судне людей погибла.

1874 г. 6 декабря.

Английский клипер "Cospatrick", направляясь из Англии на остров Окленд, погиб от пожара. Из 476 человек спаслось 6.

1874 г. 17 декабря.

Английский пассажирский пароход "Japan" сгорел, совершая рейс Иокогама - Гонконг. Большое число жертв.

1875 г. 7 мая.

Германский почтово-пассажирский пароход "Schiller" в тумане выскочил на подводные камни островов Силли. Погибло более 200 человек.

1875 г 4 ноября.

Американский пароход "Pacific" потоплен пароходом "Orphey" Из 277 человек спасся 1.

1875 г. 6 декабря.

Германский пассажирский пароход "Deutschland из-за навигационной ошибки погиб на мели при входе в устье Темзы

Число жертв составило 157 человек.

1878 г. 24 марта.

Британский военный шлюп "Eurydice" был опрокинут линейным шквалом у острова Уайт и пошел ко дну через полторы минуты Из 300 человек спаслось 2.

1878 г. 3 сентября.

Английский речной экскурсионный пароход "Princess Alice" затонул на Темзе после столкновения с грузовым пароходом "Bawell Castle" Погибло более 700 человек.

1879 г. 2 декабря.

Германский пассажирский пароход "Borussia" затонул в шторм в Северной Атлантике. Погибло 165 человек.

1880 г. 24 ноября.

Французский пассажирский пароход "Oncle Jozeph" затонул у Специи после столкновения с другим пароходом Погибло более 250 человек.

1881 г. 26 апреля.

Британский паровой шлюп "Doterel" затонул пост взрывов двух крюйт-камер, стоя на якоре в Пунта-Аренас Из 155 человек спаслось 12.

1881 г. 24 мая.

Канадский речной пассажирский пароход "Victoria" перевернулся вверх килем на реке Темза (Канада). Погибло более 200 человек.

1881 г. 30 августа.

Английский пассажирский пароход "Teuton" разбился на прибрежных скалах у мыса Доброй Надежды. Погибло почти 200 человек.

1883 г. 18 января.

Германский лайнер "Cimbria" затонул в Северном море после столкновения с пароходом "Sultan". Погибло 437 человек.

1883 г. 3 июля.

Английский грузовой пароход "Daphne" опрокинулся на борт сразу после спуска со стапеля верфи "Александр Стефен" на Клайде в Глазго. Погибло 124 человека.

1884 г. 18 апреля.

Английский барк "Pomena" у берегов Ирландии столкнулся с американским пароходом "State of Florida". Оба судна пошли ко дну. Погибло 150 человек.

1884 г. 22 июля.

Испанский пароход "Gigon" у мыса Финистерре столкнулся с английским пароходом "Lexham". Оба судна затонули Погибло более 150 человек.

1887 г. 20 января.

Английский пассажирский пароход "Kapunda" затонул у берегов Бразилии после столкновения с барком "Ada Melmore". Погибло более 300 человек.

1888 г. 6 ноября.

Английский грузовой пароход "Nantes" столкнулся в районе мыса Лизард с германским парусным кораблем "Teodor Ruger" и на следующее утро внезапно пошел ко дну Из его экипажа спасся лишь 1 человек.

1890 г. 2 января.

Английский пассажирский пароход "Persia" разбился на скалах острова Корсика. Погибло 130 человек.

1890 г. 17 февраля.

Английский пассажирский пароход "Duberg" погиб на мели в Китайском море. Число жертв превысило 400 человек.

1890 г. 1 марта.

Английский пароход "Quetta" погиб на рифе Йорк у побережья Австралии. Число жертв составило 124 человека.

1890 г. 10 ноября.

Британский крейсер "Serpent" был выброшен штормом на скалы у побережья Испании. Погибло 167 человек.

1891 г. 17 марта.

Английский пассажирский пароход "Utopia" при постановке на якорь на Гибралтарском рейде ударился о таран броненосца "Anson" и затонул. Погибло почти 700 человек.

1891 г. 22 апреля.

На чилийском военном корабле "Blanco Encalada" в гавани Калдера произошел взрыв крюйт-камеры. Число жертв превысило 200 человек.

1892 г. 13 января.

Английский пароход "Namchow" погиб на подводных рифах в Китайском море. Число жертв составило 414 человек.

1892 г. 27 октября.

Английский пароход "Roumania" разбился на скалах у берегов Португалии. Из 122 человек спаслось 9.

1893 г. 22 июня.

Британский броненосец "Victoria" во время маневров в Средиземном море был протаранен из за ошибки флагмана адмирала Трояна броненосцем "Camperdown" и затонул. Погибло 350 человек.

1893 г. 7 сентября.

Российский броненосец береговой обороны "Русалка" затонул в Финском заливе при переходе из Ревеля в Гельсингфорс. Погиб весь экипаж в составе 177 человек.

1894 г. 1 ноября.

Английский пароход "Wairapa" разбился на мели у побережья Новой Зеландии. Погибло 134 человека.

1895 г. 30 января.

Германский лайнер "Elbe" затонул в Северном море после столкновения с английским угольщиком "Crathie". Погибло 335 человек.

1895 г. 11 марта.

Испанский крейсер "Reina Regenta" затонул на входе из Атлантики в Средиземное море. Погибло более 400 человек.

1895 г. 21 июля.

Итальянский пароход "Maria P.", имея на борту 190 человек, столкнулся ночью при входе в залив Специя с итальянским пароходом "Ortigia". Погибло 148 человек.

1896 г. 30 апреля.

Английский пароход "On wo", следуя из Шанхая в Ханькоу, был протаранен пароходом "Newchwang" и затонул. Погибло около 250 человек.

1896 г. 17 июня.

Английский пассажирский пароход "Drummond Castle" был разбит штормом на подводных скалах у Бреста. Погибло более 250 человек.

1896 г.8 декабря.

Германский пароход "Sailer" погиб у берегов Северной Испании, на мысе Коррубебо. Число человеческих жертв достигло цифры 281.

1898 г. 15 февраля.

Американский броненосный крейсер "Maine" взорвался и затонул в гавани Гаваны. Погибло 260 человек.

1898 г. 4 июля.

Французский лайнер "La Bourgogne" затонул у ост рова Сейбл после столкновения с английским парусным кораблем "Cromantishire". Погибло 561 человек.

1898 г. 14 октября.

Английский пассажирский пароход "Mohegan" из-за навигационной ошибки оказался на рифах Монаклс и был разбит штормом. Погибло 170 человек.

1898 г. 26 ноября.

Американский пассажирский пароход "Portland" затонул во время шторма у мыса Код. Погибли все 157 человек, которые находились на борту судна.

1899 г. 30 марта.

Английский пассажирский пароход "Stella" погиб в Ла-Манше на скалах Каскеттс из-за просчета капитана в счислении пути. Число жертв составило 105 человек.

1901 г. 22 февраля.

Американский пассажирский пароход "Rio de Janeiro" погиб на подводных камнях при входе в пролив Золотые Ворота. Число жертв составило 128 человек.

1901 г. 1 апреля. Турецкий транспорт "Aslana" разбился на подводных камнях в Красном море. Погибло 180 человек.

1901 г. 13 мая.

Французский пятимачтовый барк "France" затонул в точке координат 32°22 S

39°27 W со всем экипажем.

1902 г. 6 мая.

Английский пассажирский пароход "Camorta" был застигнут в Бенгальском заливе циклоном и затонул близ Рангуна. Из 739 человек погибло 655.

1903 г. 7 июня. Французский пароход "Libau" затонул у Марселя, столкнувшись с пароходом "Insulaire". Погибло около 150 человек.

1904 г. 15 июня.

Американский экскурсионный речной пароход "Gnl. Slocum" погиб в результате пожара на Ист-Ривер в Нью-Йорке. Число жертв превысило 1 000 человек.

1904 г. 28 июня.

Норвежский пассажирский пароход "Norge" затонул среди рифов острова-скалы Рок-Олл. Погибло 590 человек.

1904 г. 29 июня.

Погибла на Неве первая боевая подводная лодка русского флота "Дельфин". Погибли командир и 24 матроса.

1905 г. 21 января.

Бразильский линкор "Aquidaban", стоя на якоре, затонул через три минуты после взрыва кормового порохового погреба. Из 350 человек убито 212 и ранено 35.

1905 г. 10 сентября.

Японский линейный корабль "Mikasa" (флагман адмирала Того в Цусимском сражении) взорвался в результате вспыхнувшего пожара во время ремонта в доке Сосебо. Погибло 599 человек.

1905 г. 19 ноября.

Германский пассажирский пароход "Hilda" разбился во время бурана на подводных камнях острова Сен-Мало. Из 128 человек спасся 1.

1906 г. 22 января.

Американский пароход "Valencia" разбился на камнях острова Ванкувер. Погибло 129 человек.

1906 г. 4 августа.

Итальянский парусный корабль "Sirio", направляясь с эмигрантами в Южную Америку, погиб на камнях у мыса Палас. Число жертв составило 442 человека.

1907 г. 21 февраля.

Английский пассажирский пароход "Berlin" разломился пополам, ударившись о пирс при входе в гавань Хук-ван-Холланд. Погибло 129 человек.

1907 г. 24 февраля.

Австро-венгерский пароход "Imperatrix" разбился на скалах. Погибло 137 человек.

1907 г. 12 марта.

Французский броненосец "lena" во время стоянки в сухом доке Тулона разрушен взрывом боезапаса. Убито 118 и ранено 35 человек.

1907 г. 26 ноября.

Турецкий пароход "Kaptan" затонул во время шторма в Северном море. Погибло 110 человек.

1907 г. 13 декабря.

Американская шхуна-танкер "Thomas W. Lawson" (единственная в мире семимачтовая шхуна) погибла на камнях островов Силли. Из экипажа спаслось 2 человека - капитан и стармех.

1908 г. 23 марта.

Японский пассажирский пароход "Matsu Маги" затонул в результате столкновения с другим судном у Хакодате. Погибло более 300 человек.

1908 г. 2 апреля.

Британский эсминец "Tiger" во время ночных маневров на Спитхедском рейде был перерезан пополам британским тяжелым крейсером "Bervick". Из его экипажа спаслось всего 13 человек.

1908 г. 30 апреля.

Японский учебный крейсер "Matsushima" затонул после взрыва боезапаса в Тайваньском проливе. Погибло 58 курсантов и 148 офицеров.

1908 г. 28 июля.

Английский пароход "Ying King" затонул во время шторма у Гонконга. Погибло около 300 человек.

1908 г. 6 ноября.

Английский пароход "Taish" пошел ко дну во время шторма. Погибло более 150 человек.

1909 г. 26 июля.

Английский пассажирский пароход "Waratha", имея на борту около 300 человек пассажиров и команды, вышел из порта Натал и пропал без вести.

1909 г. 14 ноября.

Французский пароход "Scyne" затонул после столкновения с английским пароходом "Onda" у Сингапура. По гибло более 100 человек.

1910 г. 9 февраля.

Французский пассажирский пароход "General Chanzy" погиб на мели у острова Менорка. Число жертв со ставило более 200 человек.

1910 г. 15 мая.

Английский грузовой пароход "Skerryworth" близ Гастингса столкнулся с германским пятимачтовым барком "J. C. Vinnen" и затонул. Из его экипажа спасся 1 человек.

1911 г. 2 апреля.

Английский пароход "Koombuna" разбился на скалах. Погибло около 200 человек.

1911 г. 25 сентября.

Французский эскадренный броненосец "Liberte" затонул в Тулоне после взрыва крюйт-камеры. Убито 204 и ранено 184 человека.

1911 г. 11 января.

Российский пароход "Русь" затонул в шторм в Черном море. Погибло 172 человека.

1912 г. 5 марта.

Испанский пароход "Principe de Austurias" пошел ко дну после удара о подводную скалу у мыса Себастьян. Погибло 445 человек.

1912 г. 21 марта.

Американский пароход "Cachepoi" затонул у берегов Перу. Погибло более 150 человек.

1912 г. 15 апреля.

Английский лайнер "Titanic" затонул спустя 2 часа 20 минут после удара об айсберг. Погибло более 1 500 человек, спасено 703 человека.

1912 г. 23 сентября.

Русский пароход "Обновка" затонул на Северной Двине. Погибло 115 человек.

1912 г. 28 сентября.

Японский пассажирский пароход "Kicker Маги" затонул во время тайфуна у берегов Японии. Погибло более 1 000 человек.

1913 г. 1 марта.

Английский пароход "Calvades" затонул во время снежного шторма в Мраморном море. Погибло около 200 человек.

1913 г. 9 октября.

Английский грузовой пароход "Volturno" сгорел в Северной Атлантике. Погибло 135 человек.

1914 г. 31 марта.

Американский промысловый пароход "Southern Cross" погиб на скалах южнее пролива Белл-Айл. Число жертв составило 173 человека.

1914 г. 29 мая.

Канадский лайнер "Empress of Ireland" затонул на реке Св.Лаврентия после столкновения с норвежским пароходом "Storstad". Погибло 1 012 человек.

1914 г. 4 ноября.

На германском крейсере "Karlsruhe" произошел взрыв погребов боеприпаса. Большое количество жертв.

1914 г. 26 ноября.

Британский линейный корабль "Bulwark" взорвался в Ширнее при погрузке боеприпаса и затонул. Погибло 738 человек, спаслось 12.

1915 г. 7 мая.

Английский лайнер "Lousitania" торпедирован у берегов Ирландии германской подводной лодкой "U-20". Число погибших составило I 198 человек.

1915 г. 27 мая.

Британский минный заградитель "Princess Irene" разрушен в Ширнессе взрывом собственных мин. Убито более 400 человек.

1915 г. 24 июля.

Американский экскурсионный пароход "Eastiand" при отходе от причала в Чикаго опрокинулся на борт. Число жертв превысило 1 000 человек.

1915 г. 27 сентября.

Итальянский линейный корабль "Benedetto Brin" разрушен в гавани Бриндизи после вспыхнувшего пожара и взрыва кормовых погребов боеприпаса. Из 720 человек убито 385.

1915 г. 31 декабря.

Британский тяжелый крейсер "Natal" пошел ко дну в заливе Кромарт-фирт через 4 минуты после взрыва кормовых погребов боезапаса. Из 704 человек убито 428.

1916 г. 3 февраля.

Японский пароход "Daijin Maru" затонул в Тихом океане во время шторма. Погибло 160 человек.

1916 г. 26 февраля.

Французский вспомогательный крейсер "Provence" затонул в Средиземном море. Из 4 000 человек, находившихся на его борту, спаслось 870.

1916 г. 5 июня.

Британский крейсер "Hamshire" подорвался на германской мине и затонул у Оркнейских островов. Погибло более 500

человек, включая лорда Китченера.

1916 г. 2 августа.

Итальянский линейный корабль "Leonardo da Vinchi" затонул в Торонто через 45 минут после взрыва погребов боезапаса. Из 1190 человек погибло 248.

1916 г. 29 августа.

Китайский пассажирский пароход "Hsin Yu" затонул у берегов Южного Китая. Погибло около 1 000 человек.

1916 г. 20 октября.

Российский линейный корабль "Императрица Мария" взорвался в Севастополе. Большое количество жертв.

1916 г. 21 декабря.

Британский эсминец "Negro" во время шторма в Северном море столкнулся с британским эсминцем "Host". Оба корабля затонули. На первом погибло 80 человек, на втором - 116 человек.

1917 г. 14 января.

Японский линейный корабль "Tsukuba" затонул в Йокосука через 20 минут после взрыва носовых погребов боезапаса. Из 817 человек погибло 200.

1917 г. 25 января.

Британский вспомогательный крейсер "Laurentic" подорвался на германской мине в Ирландском море. Погибло 350 человек. С судном на дно ушло 3211 слитков золота, из которых позже водолазы подняли 3166 слитков.

1917 г. 9 июля.

Британский линейный корабль "Vanguard" затонул в Скапа-Флоу после взрыва погребов боезапаса. Из 806 членов экипажа в живых осталось 2 человека.

1917 г. 6 декабря.

В 13.06 по GMT. Французский военный транспорт "Monblan" с грузом взрывчатки взлетел на воздух после столкновения в гавани Галифакса с норвежским пароходом "Имо", по вине "Имо". На "Монблане" было: 2300т. пикриновой кислоты, 200т. тринитротолуола, 35т. бензола, 10т. порохового хлопка.

Город Галифакс в одну секунду просто стерло с лица земли. Дно морского залива на некоторое время лишилось воды. Погибло от 4000 до 5000 человек. Якорь корабля нашли за несколько километров от города.

1918 г. 31 января.

За одну ночь английский флот лишился пяти подводных лодок: погибли К-4, К-17 и были повреждены К-6, К-14 и К-22. Погибли 115 офицеров и матросов. Флот Великобритании выходил со своей главной базы в Розайте. Все корабли шли

эскадренным ходом 21 узел без огней. Море было спокойным, ночь - безлунной. На подводной лодке К-22 заклинило руль и она, потеряв управление, протаранила в левый борт подлодку К-14. В результате в обеих лодках оказались затопленными носовые отсеки, потеряв ход, они оказались прямо по курсу эскадры линейных крейсеров. Чтобы предотвратить столкновение, на поврежденных подводных лодках зажгли ходовые огни, но не оповестили о случившемся другие корабли. На головном крейсере "Инфлексибл" заметили огни и решили пройти непосредственно под кормой оказавшегося на пути "траулера". В результате линкор срезал К-22 корму. Командир 13-й флотилии подводных лодок, находившийся на крейсере "Изъюриль", обнаружил исчезновение двух подводных лодок и решил возвратиться для их поисков. Пропустив корабли, 13-я флотилия начала левый поворот, и следовавшие за линкорами корабли 12-й флотилии оказались в непосредственной близости от пересекавших их курс подводных лодок. В 20 часов 32 минуты легкий крейсер "Фирлесс" протаранил подводную лодку К-17, которая была разрезана надвое. К-4 и К-7 повернули вправо, а К-6 и К-5 - влево. При этом произошло еще несколько столкновений, в результате которых К-6 получила повреждения, а К-4 налетела на носовую оконечность К-17 и затонула вместе с ней. Весь экипаж К-4 (55 человек) погиб.

1918 г. 4 марта.

Американский рудовоз "Cyclops" вышел с острова Барбадос и пропал без вести в Бермудском треугольнике. Погибло 309 человек.

1918 г. 25 апреля.

Китайский пассажирский пароход "Kiang Kwan" затонул близ Ханькоу после столкновения с другим пароходом. Погибло более 500 человек.

1918 г. 12 июля.

Японский линейный корабль "Kawachi" погиб от взрыва боеприпасов близ Токияма. Убито более 500 человек.

1918 г. 6 октября.

Английский пароход "Otranto" с американскими солдатами на борту затонул у берегов Шотландии в результате столкновения с другим пароходом. Погибло

431 человек.

1918 г. 25 октября.

Канадский пассажирский пароход "Princess Sophia" затонул в водах Аляски. Погибло 398 человек.

1919 г. 1 января.

Английская паровая яхта "lolaire" погибла у берегов

Шотландии. Из 300 человек спаслось 30.

1919 г. 17 января. Французский пассажирский пароход "Chaouia" затонул в Мессинском проливе. Погибло 460 человек.

1919 г. 10 сентября. Испанский пароход "Valbanera" затонул на пути из Гавани в Ки-Уэст. Погибло более 500 человек.

1920 г. 12 января.

Французский пассажирский пароход "Afrique" затонул в Бискайском заливе, после того как получил пробоину, налетев на плавучий маяк. Погибло 564 человека.

1921 г. 28 марта.

Китайский пассажирский пароход "Hongkong" затонул, ударившись о подводную скалу у Сватоу. Число погибших составило 1094 человека.

1922 г. 26 августа.

Японский крейсер "Niitaka" затонул во время тайфуна близ Камчатки. Погибло более 400 человек.

1922 г. 29 августа.

Чилийский пароход "Itata" затонул в шторм у Копибмо. Погиб 301 человек.

1923 г. 10 марта.

Греческий пароход "Alexander" затонул близ Пирея. Погибло 150 человек.

1923 г. 23 апреля.

Португальский почтовый пароход "Mossamedes" разбился на мысе Фрио. Погибло 220 человек.

1925 г. 12 ноября.

В результате столкновения в Ла-Манше со шведским пароходом "Видер", погибли 69 членов экипажа британской подлодки М-1.

1926 г. 27 апреля.

Китайский пароход "Chichibu" штормом выброшен на камни острова Парамушир. Погибло 230 человек.

1926 г. 28 августа.

Российский пассажирский пароход "Буревестник" ударился о пирс в Кронштадте и затонул. Погибло около 300 человек.

1926 г. 16 октября.

Китайский войсковой транспорт взорвался на реке Янцзы близ Клукианга. Погибло более 1200 человек.

1927 г. 25 октября.

Итальянский лайнер "Principessa Mafalda" затонул в Южной Атлантике, близ Порту-Сегуру, из-за перелома гребного вала. Погибло 314 человек.

1928 г. 7 июля.

Чилийский пароход "Angames" разбился во время шторма на

камнях залива Арауко. Погиб 291 человек.

1928 г. 12 ноября.

Английский пароход "Vestris" затонул во время шторма в Атлантике, у побережья Северной Каролины. Погибло 110 человек.

1928 г. Декабрь.

Датский учебный пятимачтовый барк "Kobenhavn" вышел из Монтевидео на Австралию и пропал без вести.

1929 г. 21 декабря.

Китайский пароход "Lee Cheong" затонул во время шторма около Гонконга. Погибло более 300 человек.

1931 г. 14 июля.

Французский экскурсионный пароход "St.Philiber" перевернулся вверх килем во время шторма в Бискайском заливе. Погибло более 500 человек.

1932 г. 16 мая.

Французский лайнер "Georges Philippar" погиб от пожара в Аравийском море. Число жертв составило около 100 человек.

1932 г. 26 июля.

Германский учебный парусник "Niobe" был опрокинут внезапно налетевшим шквалом близ Киля. Из 150 человек спаслось 40.

1932 г. 5 декабря.

Японский эсминец "Sawaraby" перевернулся вверх килем во время шторма у Тайваня. Из 120 человек погибло 105.

1933 г. 10 июля.

Китайский пароход "Tunan" столкнулся в тумане близ Шантунга с японским пароходом "Choshun Maru" и затонул. Погибло 168 человек, спасено 89 человек.

1934 г. 21 января.

Китайский пароход "Weitung" загорелся и затонул на реке Янцзы. Погибло 216 человек.

1934 г. 8 сентября.

Американский лайнер "Morro Castle" был подожжен пироманьяком и сгорел дотла у побережья штата Нью-Джерси. Погибло 134 человека.

1939 г. 13 сентября.

Французский минный заградитель "La Tour D'Auvergne" погиб от взрыва собственных мин в Касаблапке. Из 396 человек убито 215.

1941 г. 21 ноября.

Во время маневров, произошло столкновение французской подлодки "Сюркуф" с американской подлодкой.

1942 г. 9 января.

Французский пароход "La Mociciere" во время шторма у Балеарских островов переломился на две части Погибло 290 человек.

1942 г. 18 февраля.

Американский эсминец "Truxton" погиб на камнях у Ньюфаундленда. Число жертв составило 119 человек.

1942 г. 19 февраля.

Многострадальная подлодка "Сюркуф" (см. 21.11.1941) столкнулась с американским транспортом "Томсон Лайкс". Погибли 130 человек.

1942 г. 8 апреля.

Греческий пароход "Enderania* разбился на камнях у берегов Турции. Погибло 211 человек.

1942 г. 2 октября.

Британский легкий крейсер "Curasoa" был перерезан пополам английским лайнером "Queen Mary" во время их совместного плавания. Погибло 338 человек.

1943 г. 19 марта.

Английский танкер "Swend Foyn", следуя из Нью-Йорка в Ливерпуль, затонул после столкновения с айсбергом в точке 53°5N - 44°15W со всем экипажем.

1943 г. 27 марта.

Британский авианосец "Dasher" погиб от внутреннего взрыва паров бензина. Большое число жертв.

1946 г. 29 октября.

Японский теплоход "Ebisu Маги" ударился близ Чинампо у берегов Кореи о затонувшее судно и разломился на три части. Погибло 497 человек.

1947 г. 16 апреля.

Французский грузовой пароход "Grandcamp" взорвался с грузом селитры в порту Техас-Сити. Число жертв исчислялось тысячами.

1947 г. 17 июля.

Индийский паром "Randas" во время шторма опро* кинулся на борт в Индийском океане. Погибло 625 человек.

1948 г. 1 сентября.

На советском теплоходе "Победа" (бывшая "Магдалена") во время рейса Нью-Йорк - Одесса вспыхнул пожар Погибло 49 человек. Десятки получили серьезные ожоги

1948 г. 3 декабря.

Китайский пассажирский пароход "Kiang Ya" разрушен внутренним взрывом. Погибло более 1000 человек.

1949 г. 27 января.

Китайский пассажирский пароход "Taiping" столкнулся к юго-

востоку от Шанхая с другим пароходом. Оба судна затонули. Погибло 1600 человек.

1951 г. 16 марта.

Итальянский танкер "Montalegro" после выгрузки бензина был поставлен к пирсу для ремонта. Танки не были дегазированы. Произошел колоссальный по силе взрыв, начался пожар, корпус судна переломился. Большое число жертв.

1953 г. 9 января.

Южнокорейский паром "Chang Tyone-Ho" затонул в шторм у Пусана. Погибло 249 человек.

1953 г. 31 января.

Английский морской автопаром "Princess Victoria" затонул во время шторма в Ирландском море. Погибло 133 человека.

1954 г. 26 сентября.

Японский паром "Toya Маги" попал в око тайфуна при входе в порт Хакодате и был опрокинут на борт. Из 1198 человек погибло 1172.

1955 г. 17 мая.

Японский паром "Shium Maru" потоплен японским паромом "Uko Maru". Убито 135 человек, пропало без вести 60 человек.

1956 г. 26 июля.

Итальянский лайнер "Andrea Doria" столкнулся у острова Нантакет со шведским теплоходом "Stockholm" и затонул через 11 часов. Погибло 55 человек.

1958 г. 26 января.

Японский паром "Nankai Maru" затонул во Внутреннем Японском море. Погибло 170 человек.

1958 г. 1 марта.

Турецкий паром "Uskudar" опрокинулся на борт в бухте Измир при налетевшем шквале. Из 400 погиб 361 человек.

1958 г. 30 мая.

После столкновения с эсминцем, затонула недалеко от Гавайских островов подлодка (SS-415) "USS Stickleback". Однако моряки не погибли: вся команда была снята с лодки еще до того, как та ушла под воду.

1958 г. 13 сентября.

Французский танкер "Fernai Jilbert" у берегов Омана столкнулся с либерийским танкером "Melika". После последующих взрывов пламя охватило оба судна. Танкеры затонули. Большое число жертв.

1962 г. 8 апреля.

Английский теплоход "Dara" сгорел в Персидском заливе близ Бахрейна. Пожар начался от бомбы замедленного действия. Погибло 236 человек.

1963 г. 19 декабря.

Греческий лайнер "Laconia" сгорел близ Мадейры. Погибло 128 человек.

1965 г. 12 ноября.

Английский лайнер "Yarmouth Castle", имея на борту 600 пассажиров и экипаж, во время плавания из Майами в Нассау загорелся по неизвестной причине. Полностью выгорев, лайнер затонул на третьи сутки. Погибло 92 человека и более 400 человек получили серьезные ожоги.

1966 г. 8 сентября.

Норвежский автопаром "Skagerrak" затонул в проливе того же названия. Большое число жертв.

1966 г. 8 декабря.

Греческий паром "Geraclion" затонул, совершая очередной рейс с острова Крит. Причиной катастрофы стал сорвавшийся с крепления грузовик-рефрижератор, проломивший ворота. Погибло 264 человека.

1968 г. 8 марта.

Отплытие "К-129" 24.02.1968, условно в 10 утра, Петропавловск-Камчатский. Время гибели "К-129" - 8 марта 1968, 165W 30N. В 350 милях северо-западнее Гавайских островов в результате столкновения с американской подлодкой затонула советская дизельная подлодка К-129. Погибли 97 советских моряков. Подлодка поднята американцами в 1974 году, которым в качестве трофея достались три ядерные ракеты Р-13 и шесть ядерных торпед.

1968 г. 11 октября.

Филиппинский паром "Damedenet" затонул близ острова Минданао. Погибло почти 500 человек.

1970 г. 15 декабря.

Южнокорейский паром "Lim Cho" опрокинулся и затонул в Корейском проливе близ Пусана. Погибло 259 человек, спаслось 12 человек.

1971 г. 24 февраля.

Японское грузовое судно "Miodzin Maru" затонуло во Внутреннем Японском море после столкновения с морским паромом. Весь экипаж погиб.

1973 г. 21 февраля.

Японское грузовое судно "Bombay Maru" потопило у Рангуна бирманский речной паром. Погибло более 200 человек.

1975 г. 3 августа.

На реке Хси близ Кантона столкнулись два экскурсионных парома КНР (названия неизвестны). Оба судна затонули. Погибло более 500 человек.

1975 г. 29 декабря.

Норвежский нефтерудовоз "Berge Istra" затонул через 3 минуты после взрыва танков. Из экипажа спаслись 2 человека.

1976 г. 25 декабря.

Египетский теплоход "Patria" затонул в Красном море после вспыхнувшего пожара. Погибло 150 человек.

1979 г. Октябрь.

Норвежский балк-танкер "Berge Vanga", дедвейтом 227 192 тонны, следуя из Бразилии в Японию с грузом железорудного концентрата, пропал без вести.

1979 г. 12 декабря.

Английский танкер "Energy Determination", дедвейтом 312 186 тонн, стоимостью 58 миллионов долларов, после взрыва паров нефти переломился пополам в Ормузском проливе. О жертвах сведений нет. Считается самым большим судном из числа погибших за всю историю.

1981 г. 25 января.

Индонезийский пассажирский теплоход "Tampomas II" затонул после вспыхнувшего пожара в Явском морс. Погиб 431 человек.

1982 г. 16 февраля.

Советский ролкер "Механик Тарасов" затонул у Ньюфаундленда во время шторма. Из 37 членов экипажа спасено 5 человек.

1986 г. 24 апреля.

Филиппинский морской паром "Dona Jozehine", выйдя из порта Изабел, получил внезапный крен и затонул спустя несколько минут у мыса Сакэй. Погибло 194 человека.

1986 г. 26 мая.

Бангладешский речной паром "Salia" опрокинулся вверх килем на реке Меконг. Погибло более 500 человек.

1986 г. 31 августа.

Советский лайнер "Адмирал Нахимов" затонул близ Новороссийска после столкновения с балкером "Петр Васев". Погибло почти 600 человек.

1987 г. 6 марта.

Английский пассажирский паром "Herald of Free Enterprise" при выходе из Зеебрюгге опрокинулся на борт. Погибло 193 человека.

1987 г. 20 декабря.

Филиппинский морской паром "Dona Paz" во время тайфуна столкнулся близ острова Мариндуке с танкером "Vector". Произошел взрыв. На обоих судах вспыхнул пожар. Через 20 минут оба судна затонули. Число жертв составило 4386 человек.

1989 г. 21 марта.

Произошло столкновение советской атомной подлодки К-314 с американским авианосцем "Китти Хок".

1991 г. 10 апреля.

На итальянском пароме "Moby Prince" взорвалась подложенная террористами бомба замедленного действия. Через несколько минут около Ливорно паром столкнулся с танкером и затонул. Погибло 140 человек.

1994 г. 28 сентября.

Эстонский морской паром "Estonia", совершая рейс Таллин-Стокгольм, затонул во время шторма из-за неисправности носовых ворот близ острова Утре. Из 1051 человека с воды подняли 164, из которых 65 человек умерли от гипотермии.

notes

Notes